Das

Recht des Freigepäcks.

Inaugural-Dissertation

der

juristischen Fakultät

der

Friedrich-Alexanders-Universität zu Erlangen

vorgelegt von

Emil Wehrmann
aus München
Rechtspraktikant am Kgl. Landgericht München I.

Approbiert am 27. Juli 1903.

MÜNCHEN.
Druck von Carl Gerber.
1903.

46

Das

Recht des Freigepäcks.

Inaugural-Dissertation

der

juristischen Fakultät

der

Friedrich-Alexanders-Universität zu Erlangen

vorgelegt von

Emil Wehrmann
aus München
Rechtspraktikant am Kgl. Landgericht München I.

ACAD. LAUDIN HAT. BERL.

Approbiert am 27. Juli 1903.

MÜNCHEN.
Druck von Carl Gerber.
1903.

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41549826_0005

Inhaltsverzeichnis.

Seite

§ 1. **Einleitung** 7

I. Abschnitt.

§ 2. a) Begriff des Freigepäcks 9
§ 3. b) Rechtliche Natur des Freigepäcks 10

II. Abschnitt.

Die Voraussetzungen für das Freigepäck.

§ 4. 1. Im allgemeinen 13
§ 5. a) Ohne weiteres zur Beförderung als Gepäck zugelassene Gegenstände 15
b) Bedingt zugelassene Gegenstände 16
§ 6. c) Von der Beförderung als Gepäck ausgeschlossene Gegenstände 17
§ 7. d) Voraussetzungen für das Handgepäck . . . 18
§ 8. e) Freigepäck bei Benützung der 4. Klasse in Preussen 21
§ 9. 2. Die Fahrkarte als Voraussetzung für das Freigepäck 24
§ 10. 3. Der Transportvertrag 26
§ 11. 4a. Der Gepäckschein 28
§ 12. 4b. Der Gepäckschein, ein Legitimationspapier 32

III. Abschnitt.

Aufgabe, Transport und Ablieferung des Freigepäcks.

§ 13. 1. Aufgabe des Freigepäcks 34
§ 14. 2. Transport des Freigepäcks . . . 35
§ 15. 3a. Ablieferung des Freigepäcks . . 37
§ 16. 3b. Die Aufbewahrung des Freigepäcks 39

IV. Abschnitt.

Die Grundsätze der Haftung.

§ 17. 1. Im allgemeinen 41
§ 18. a) Begründung der Haftung 42
§ 19. b) Ausschluss der Haftung 43

Seite

§ 20. c) Beschränkung der Haftpflicht der Eisenbahnen 47
§ 21. 2. Arten der Haftung und Höhe der Entschädigung 49
§ 22. a) Höhe der Entschädigung 50
§ 23. b) Haftung für rechtzeitige Lieferung des Freigepäcks 52
§ 24. 3. Erlöschen der Haftung im allgemeinen 53
§ 25. a) Erlöschen der Haftung durch unbeanstandete Abnahme 53
§ 26. b) Erlöschen der Haftung durch Entschädigung des Berechtigten 54
§ 27. c) Erlöschen der Haftung durch Verjährung . . 55
§ 28. 4. Haftung des Reisenden 57
§ 29. 5. Haftung für Handgepäck 58

V. Abschnitt.

Die Unübertragbarkeit des Freigepäcks.

§ 30. Allgemeines 60
§ 31. Die Formen der Übertragbarkeit . . 61
§ 32. Die Übertragbarkeit auf dem Wege der Zession. 61
§ 33. Die Frage der Übertragbarkeit der Billetts 64
§ 34. Die Verwandlung des Billetts in ein Legitimationspapier 65
§ 35. Resultat 67
§ 36. Schluss 68
§ 37. Kritik der Einrichtung des Freigepäcks 69
§ 38. Die Zukunft des Freigepäcks . . . 71

Literatur.

I. Handelsrecht.

Thöl: Das Handelsrecht, Leipzig 1880.
Endemann: Lehrbuch des Handelsrechts, 1883.
Gareis-Fuchsberger: Kommentar zum Handelsgesetzbuch, 1891.
Gareis: Lehrbuch des Handelsrechts, München 1900.
Cosak: Lehrbuch des Handelsrechts, 1900.
Staub: Kommentar zum Handelsgesetzbuch, Berlin 1900.
Lehmann-Ring: Handelsgesetzbuch, 1901.

II. Bürgerliches Recht.

Cosak: Lehrbuch des bürgerlichen Rechts, 1900/1901.
Dernburg: Lehrbuch des bürgerlichen Rechts II, 1901.
Endemann: Einführung in das Studium des B.G.B., 1899.
— Lehrbuch des bürgerlichen Rechts, 1902.
Enneccerus-Lehmann: Das bürgerliche Recht, 1901.
Kuhlenbeck: Handkommentar zum B.G.B., 1903.
Fischer-Henle: Handausgabe des B.G.B., 1902.
Oertmann: Kommentar zum B.G.B., Recht der Schuldverhältnisse, 1899.
Plank: Kommentar zum B.G.B., 1902.
Staudinger: Kommentar zum B.G.B., Recht der Schuldverhältnisse, 1900.

III. Eisenbahnrecht.

Eger: Kommentar zur E.V.O., Berlin 1901.
Endemann: Das Recht der Eisenbahnen, Leipzig 1886.
Hertzer: Handkommentar zur E.V.O., Berlin 1902.
De Jonge: Die Unübertragbarkeit des Retourbilletts, Freiburg 1888.
O. Wehrmann: Das Eisenbahnfrachtgeschäft, Stuttgart 1880.

IV. Zeitschriften.

Eger: Eisenbahnrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen, 1885—1903.
Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, 1873 bis 1903.
Entscheidungen des Reichsoberhandelsgerichts.
Entscheidungen des Reichsgerichts. Seufferts Archiv.
Grünhut: Zeitschrift für Privat- und öffentliches Recht der Gegenwart.
Goldschmidt: Archiv für zivilistische Praxis.
Allgemeine österreichische Gerichtszeitung, 1880.
Deutsche Juristenzeitung.

Abkürzungen:

Abs. = Absatz.
Allg. Abf.-Vorschr. = Allgemeine Abfertigungsvorschriften.
Allg. Zus.-Best. = Allgemeine Zusatzbestimmungen.
B.G.B. = Bürgerliches Gesetzbuch.
E.V.O. = Eisenbahnverkehrsordnung.
H.G.B. = Handelsgesetzbuch.
R.Str.G.B. = Reichsstrafgesetzbuch.
B.O. = Betriebsordnung.
Z.P.O. = Zivilprozessordnung.
G. fr. G. = Gesetz für die freiwillige Gerichtsbarkeit.

Einleitung.

§ 1.

Eine historische Darstellung der Einführung des Freigepäcks zu geben, ist wegen des Mangels fester Anhaltspunkte äusserst schwierig. Ich will mich daher hier darauf beschränken, die allgemeinen Gesichtspunkte hervorzuheben, welche zur Einführung des Freigepäcks Veranlassung gaben, aus welchen Gründen auf der andern Seite von dieser Einrichtung überhaupt abgesehen wurde und welche Ursachen andere Verwaltungen zur Wiederaufhebung des Freigepäcks nach vorübergehender Einführung bestimmten.

Aus Zweckmässigkeitsgründen ist es empfehlenswerter, erst weiter unten eingehender darzulegen, was unter Freigepäck zu verstehen ist, und dass darunter nicht nur das aufgegebene Freigepäck, sondern auch das Handgepäck, das der Reisende mit ins Abteil nimmt, inbegriffen ist.

Ob das Freigepäck auf einem bestimmten tarifarischen Prinzip beruht, ist zweifelhaft. Viel dürfte für die Ansicht sprechen, dass die Eisenbahnen diese Einrichtung von der Post herübergenommen haben, wie sie ja auch sonst in vielen Beziehungen berufen waren, die Post zu ersetzen. Wo die Eisenbahn die Post noch nicht abgelöst hat, besteht die Einrichtung des Freigepäcks bei dieser noch unverändert fort. So geniesst man zur Zeit im Deutschen Reichspostgebiet noch das Recht auf eine taxfreie Beförderung von 15 kg Gepäck.

Diese postalische Einrichtung hatte ihre volle Berechtigung und ihren guten Grund, denn einmal ist es nicht mehr als recht und billig, dass gleichzeitig mit dem Reisenden solche Gegenstände geringen Umfangs, die derselbe bei sich zu tragen pflegt, ohne besondere Gebühr mitbefördert werden, andererseits war auch eine kleine Reise zu jener Zeit ein Unternehmen, das nicht ohne einen gewissen Apparat abging. Dieses Freigepäck wurde, da sich eine Mitnahme in den Postwagen durch die Beschränktheit des Raumes von selbst verbot,

auf dem dazu eingerichteten Dach des Fahrzeuges mitbefördert. Eine Überlastung des Gefährtes war deshalb nicht zu befürchten, weil einmal Reisende nur in beschränkter Anzahl mitfuhren, dann sehr viele nur kleine Strecken fuhren und zum Schlusse nicht zum wenigsten die Bedürfnisse viel geringer waren, als heutzutage und reiche Leute, die sich den Luxus eines umfangreichen Gepäcks leisten konnten, in der Regel mit eigenem Fuhrwerk oder mit Mietwagen fuhren.

Das Aufkommen der Eisenbahnen, das eine förmliche Revolution auf dem Gebiete des Verkehrswesens bedeutete, hat aber diese einfachen Verhältnisse vollständig umgestaltet.

Dass nun die Herübernahme des Freigepäcks auf den Eisenbahnverkehr lediglich einem pietätvollen Gefühl der Bahnverwaltungen zuzuschreiben sei, wie von mancher Seite angenommen wird, erscheint mir nicht sehr wahrscheinlich. Gewiss mag die Erwägung, dem an die gebührenfreie Mitnahme seiner Reisebedürfnisse gewöhnten Reisenden durch mehr oder weniger hohe Taxen auf alles mitgeführte Gepäck nicht vor den Kopf zu stossen, von einem gewissen Einfluss auf den Entschluss der Eisenbahnverwaltungen gewesen sein, aber der eigentliche Grund dürfte wohl in anderen Umständen zu suchen sein.

Das dem Freigepäck zu Grunde liegende Prinzip ist das gleiche wie das, welches der Post bei Einführung der Einheitsbriefmarke vor Augen schwebte, nämlich das der Vereinfachung des Betriebs. Man nahm an, dass ein jeder Reisende eine gewisse Anzahl von Gewichtsteilen an Gepäck mitnehmen würde, und rechnete die Gebühr für den angenommenen Gepäcknormalsatz von vornherein in den Billetpreis ein. Damit ersparte man die jedesmalige lästige Feststellung des Gewichtes, die nur dann Platz griff, wenn das Gewicht des Gepäckes schätzungsweise den Normalsatz überstieg.

Ob nun das Freigewicht auf 25 kg wie in Preussen, oder auf 30 kg wie in Frankreich, oder gar auf 56 kg wie in England festgesetzt ist, hat für das Prinzip an sich keinerlei Bedeutung.

Gegen die Einrichtung selbst aber und die summarische Art und Weise der Behandlung und Durchführung derselben

erhoben sich schwere Bedenken, und zwar entsprangen dieselben dem allgemeinen Billigkeitsgefühl. Die Tatsache lässt sich nicht von der Hand weisen, dass sehr viele Reisende die Eisenbahn benützen, die kein Gepäck bei sich haben und doch die Beförderungsgebühr für ein solches mit dem Fahrkartenpreis entrichten müssen. Damit verschafft sich die Eisenbahn einen Vorteil, auf den sie keinen rechtlichen Anspruch hat, denn es fehlt dem kein Gepäck mit sich führenden Reisenden gegenüber eine entsprechende Gegenleistung ihrerseits.

Für die Nichteinführung oder Wiederaufhebung des Freigepäcks mag auch ein Zweckmässigkeitsgrund nicht ohne Einfluss gewesen sein. Wenn nämlich der Reisende für Gepäck in allen Fällen zahlen muss, so wird er auch in Fällen, wo er an sich keines bräuchte, ein solches mitnehmen und der Vorteil, den sich die Bahn aus der Vereinfachung der Abfertigung erwartet, wird durch erhöhten Gepäckverkehr illusorisch gemacht.

Aus diesen Gründen sahen viele Verwaltungen davon ab, die Einrichtung des Freigepäcks einzuführen, und solche Verwaltungen, die es bereits eingeführt hatten, hoben es wieder auf, wie z. B. im Jahre 1897 in Österreich.

Die Aufführung der einzelnen Verwaltungen und etwaiger historischer Daten, wann und wo das Freigepäck eingeführt oder aufgehoben wurde, ist für eine juristische Betrachtung ohne Interesse und ich verzichte deshalb auf statistische Mitteilungen, die der Sache selbst nichts bringen.

I. ABSCHNITT.

§ 2.

a) Begriff des Freigepäcks.

Zur klaren und richtigen Definition des Begriffes „Freigepäck“ ist es vor allem erforderlich, zunächst auf den Hauptbegriff „Reisegepäck“ einzugehen und festzustellen, dass das Freigepäck nur eine Unterart desselben bildet und die Behandlungsweise beider, abgesehen von der Tarifierung im wesentlichen die gleiche ist.

„Unter Reisegepäck versteht man einen Inbegriff von Gegenständen, die dazu bestimmt sind, getrennt vom Körper des Reisenden, als von diesem zum Reisezweck mit sich geführt, von der Bahn befördert zu werden.“*

Das Gepäck muss nicht, wie de Jonge in seiner Abhandlung „Die Unübertragbarkeit des Freigepäcks“ behauptet,** notwendigerweise eine Sachgesamtheit sein. Es ist sehr leicht denkbar und kommt zweifellos vor, dass auch eine Einzelsache im technischen Sinn, also keine Sachgesamtheit, sich als Reisegepäck charakterisiert. Man denke z. B. daran, dass jemand bei einer Eisenbahnfahrt einen leeren Korb mit sich führt. Hier wird man wohl diesen leeren Korb nicht als eine Sachgesamtheit auffassen können; man müsste ihn denn als eine Summe von Weidenruten bezeichnen. Es unterliegt aber auch keinem Zweifel, dass dieser leere Korb Reisegepäck ist.

In den meisten Fällen wird ja das mitgeführte Gepäck eine Sachgesamtheit darstellen, allein dies ist für die rechtliche Behandlung des Begriffes „Gepäck“ vollkommen unwesentlich. Fortschreitend von dem innern Wesen des Begriffs „Gepäck“ zu einer äusseren Unterscheidung hat man beim Reisegepäck zu unterscheiden:

I. Gebührenpflichtiges Gepäck.
II. Freigepäck, das wieder in
   a) Handgepäck, das ins Abteil mitgenommen wird und
   b) das eigentliche Freigepäck zerfällt.

Über die Beförderung des unter I und IIb fallenden Reisegepäcks wird mit der Bahn ein formeller Transportvertrag abgeschlossen. Dasselbe wird aufgeliefert und aufgegeben. Über das Bestehen eines Transportvertrages bei dem Handgepäck besteht lebhafter Streit, wovon jedoch besser unten die Rede sein wird.

§ 3.

b) Rechtliche Natur des Freigepäcks.

Was unter dem Begriff „Reisegepäck“ zu verstehen ist, lässt sich aus den auf gesetzlicher Grundlage bestehenden Bestimmungen der E.V.O. ohne Schwierigkeiten ableiten.

* Eger S. 122.
** De Jonge S. 44.

Als Hauptkriterium erscheint hiebei, dass das Gepäck dem Reisezweck der die Bahn benützenden Person dienen muss.

Diese Auffassung findet ihren Ausdruck in der E.V.O. vom 26. Oktober 1899, gültig seit 1. Januar 1900, wo es in § 30 heisst:

> „Als Reisegepäck kann in der Regel nur das, was der Reisende zu seiner Reise bedarf, namentlich Koffer, Mantel, Reisesäcke, Hutschachteln, kleine Kisten und dergleichen aufgegeben werden."

Daraus ergibt sich als logische Folgerung, dass die Frage, was als Reisegepäck zu betrachten ist, in Zusammenhang mit dem Bedürfnis des Reisenden steht. Der springende Punkt ist hier das Wort „Bedürfnis"; und ein Bedürfnis ist notwendigerweise subjektiver Natur.

Infolgedessen ist § 30 E.V.O. deshalb zu allgemein gefasst, da in diesem Paragraphen das Bedürfnis des Reisenden für die Gepäckeigenschaft eines Gegenstandes als massgebend erachtet wird. Nun sind aber bekanntlich die Bedürfnisse verschieden, und es kann ein Gegenstand für den einen Menschen Bedürfnis, für den andern Luxus sein.

Daraus ergibt sich weiter, dass das Aufstellen einheitlicher Normen für das Reisegepäck vom Gesichtspunkt des Bedürfnisses des einzelnen aus zu sehr zweifelhaften Resultaten führen kann.

Das Reisegepäck soll also dem Bedürfnis des Reisenden dienen; dies ist sein Zweck, der im allgemeinen nur subjektiv sein kann. Denn es wird kaum zu bestreiten sein, dass ein Gepäckstück einmal dem Reisezweck dienen kann, in einem andern Fall nicht. Wenn beispielsweise ein Reisender ein paar Flaschen Wein mit sich führt, um sie jemandem mitzubringen, so dienen diese Flaschen Wein nicht dem Reisezweck. Dieser Flaschen bedarf der Reisende weder zu seiner Reise, noch macht er die Reise in der ausgesprochenen Absicht, diesen Wein jemandem mitzubringen. Er darf sie also nicht als Gepäck aufgeben bezw. mitnehmen. Nun kann er aber die Flaschen auch mitnehmen wollen, um sich während der Eisenbahnfahrt zu stärken. In diesem Falle dienen sie auf

einmal seinem Bedürfnis und charakterisieren sich deshalb als Reisegepäck.

Es ist daher unzutreffend, hier mit dem Begriff „objektiv" oder „nicht objektiv" zu operieren. Dies tut allerdings de Jonge in seiner obenerwähnten Abhandlung.* Er behauptet hier, dass die Eigenschaft als Gepäck dem mitgeführten Gegenstand objektiv anhaften muss; dass also der Gegenstand für sich allein betrachtet, losgelöst von seiner Beziehung zum Reisenden, Gepäckeigenschaft haben muss.

Diesen Ausführungen kann ich mich nicht anschliessen. Ich stelle mich vielmehr auf den Standpunkt, dass man den Gegenstand, der als Gepäck betrachtet werden soll, von der Person des Inhabers nicht trennen kann, dass also das rein subjektive Wollen des Reisenden erst dem Gepäck die Eigenschaft als solches verleiht. Das subjektive Wollen des Reisenden darf natürlich kein bewusst vorschriftswidriges sein, ebensowenig wie ein rein willkürliches, sondern dieses Wollen muss sich innerhalb der gesetzlichen Schranken bewegen.

Diese Wechselbeziehung zwischen dem subjektiven Wollen des Reisenden und dem diesem entsprechenden Willen der Bahn muss naturgemäss näher bestimmt werden. Das Wollen des Reisenden muss eine gewisse Grenze haben, die man nicht dem vernünftigen Ermessen überlassen kann, weder dem des Reisenden, noch dem der Bahn, denn daraus würden ganz unhaltbare Zustände entstehen.

Diese näheren Bestimmungen hat die E.V.O. getroffen und dem rein subjektiven Wollen des Reisenden durch ziemlich detaillierte Vorschriften die Spitze abgebrochen. Doch werde ich darauf erst unten eingehender zu sprechen kommen.

Die logische Konsequenz des eben von mir entwickelten Prinzips wäre, dass nach der Theorie jede, auch die kleinste Sache, die nicht dem Reisezwecke dienend in dem Koffer etc. etc. untergebracht ist, als Reisegepäck nicht aufgegeben werden dürfte.

Dies ist nun meiner Ansicht nach zu weitgehend und von den Eisenbahnverwaltungen auch nicht gewollt.

Tatsächlich wird in der Praxis auch nicht so verfahren

* De Jonge S. 46.

und der Reisezweck und das Bedürfnis nicht auf die Person des Reisenden beschränkt, sondern auch auf die mit ihm reisenden Angehörigen ausgedehnt.*

Die eben entwickelte Theorie ist praktisch absolut undurchführbar und liegt weder im Interesse der Bahnen noch streben diese die Durchführung solcher unpraktischen Theorien an.

Denn daran hat die Bahn kein Interesse, peinlichst zu verhüten, dass auch nicht eine Stecknadel, ohne dem Reisezweck zu dienen, mitgeführt wird.

Es dürfte dies auch häufig zu einer Kollision von Rechten führen. Um diese äusserste Konsequenz nicht als allerdings folgerichtige Theorie in der Luft schweben zu lassen, müsste man der Eisenbahn ein Durchsuchungsrecht, ähnlich wie es die Zollbehörden haben, einräumen, das sich als nicht einem höheren Gesichtspunkt entsprechend, als einen unberechtigten Eingriff in die individuelle Rechtsphäre, sei es des Eigentümers, sei es des Besitzers, darstellen würde.

Wie bereits oben erwähnt, sind, um das subjektive Wollen der hier in Frage kommenden Faktoren in geregelte Bahnen zu bringen, diesem durch das Gesetz gewisse Schranken gezogen, die eine entsprechende, sowohl dem Interesse der Reisenden als der Eisenbahnverwaltungen dienende Abwickelung des Gepäckverkehrs im Auge haben.

II. ABSCHNITT.

§ 4.

Die Voraussetzungen für das Freigepäck.

1. Im allgemeinen.

Zuerst tritt der Reisende, soweit sein Gepäck in Frage kommt, mit der Bahn dann in Berührung, wenn er dasselbe zur Beförderung übergibt oder übergeben will.

Die rechtliche Grundlage für die Annahme des Gepäcks zur Beförderung ist die in § 453 H.G.B. normierte Transportpflicht der Eisenbahnen, die eine willkürliche Ablehnung über solche, der Bahn vielleicht etwas mehr Mühe beim Transport verursachende Gegenstände ausschliesst. § 453 H.G.B. lautet:

* Eger S. 122; Zus.Best. der Pr. St. B. zu § 22 Zus. 2.

„Eine dem öffentlichen Güterverkehr dienende Eisenbahn darf die Übernahme von Gütern zur Beförderung nach einer für den Güterverkehr eingerichteten Station innerhalb des deutschen Reiches nicht verweigern, sofern:

1. Der Absender sich den geltenden Beförderungsbedingungen und den sonstigen allgemeinen Anordnungen der Eisenbahn unterwirft;
2. die Beförderung nicht nach gesetzlicher Vorschrift oder aus Gründen der öffentlichen Ordnung verboten ist;
3. die Güter nach der E.V.O. oder den gemäss der V.O. erlassenen Vorschriften und, soweit diese keinen Anhalt gewähren, nach der Anlage und dem Betriebe der beteiligten Bahnen sich zur Beförderung eignen;
4. die Beförderung mit den regelmässigen Beförderungsmitteln möglich ist;
5. die Beförderung nicht durch Umstände, die als höhere Gewalt zu betrachten sind, verhindert wird.

Die Eisenbahn ist nur insoweit verpflichtet, Güter zur Beförderung anzunehmen, als die Beförderung sofort erfolgen kann. Inwieweit sie verpflichtet ist, Güter, deren Beförderung nicht sofort erfolgen kann, in einstweilige Verwahrung zu nehmen, bestimmt die E.V.O.

Die Beförderung der Güter findet in der Reihenfolge statt, in welcher sie zur Beförderung angenommen worden sind, sofern nicht zwingende Gründe des Eisenbahnbetriebs oder das öffentliche Interesse eine Ausnahme rechtfertigen.

Eine Zuwiderhandlung gegen diese Vorschriften begründet den Anspruch auf Ersatz des daraus entstehenden Schadens."

Im Anschluss daran sind die §§ 6 u. 49 E.V.O. entstanden.

Hiernach ergibt sich als natürliche Voraussetzung für die Annahme und Beförderung des Freigepäcks, dass sich der zu befördernde Gegenstand zum Transport als Gepäck eignet und mit den regelmässigen Transportmitteln befördert werden kann.

Die in der E.V.O. für die Gepäckbeförderung aufgestellten Normen (Abschnitt IV—V § 30—38) gelten im allgemeinen für das Gepäck und natürlich auch für das Freigepäck.

In bezug auf die Zulassung zur Beförderung mit der Bahn sind drei Arten von Gepäck zu unterscheiden:

a) Ohne weiteres zur Beförderung als Gepäck zugelassene Gegenstände,
b) bedingt zugelassene Gegenstände,
c) von der Beförderung als Gepäck ausgeschlossene Gegenstände.

§ 5.

a) Ohne weiteres zur Beförderung als Gepäck zugelassene Gegenstände.

In § 30 Z. 1 E.V.O. sind die Gegenstände, die ohne weiteres zur Beförderung als Gepäck zugelassen sind, prinzipiell bestimmt. Es heisst hier:

„Als Reisegepäck kann in der Regel nur das, was der Reisende zu seiner Reise bedarf, namentlich Koffer, Mantel, Reisesäcke, Hutschachteln, kleine Kisten und dergleichen aufgegeben werden".

Es sind dies also die dem Reisebedürfnis dienenden Gegenstände.

Im Anschluss daran hat die E.V.O. in § 30 B. 1 Z. 1 a—e weitergehende Bestimmungen aufgestellt. Darnach werden zu den Reisebedürfnissen objektiv gerechnet:

a) Fahr- und Rollstühle, welche Kranke oder Gelähmte mit sich führen, sowie Kinderwagen für den Gebrauch mitreisender Kinder.
b) Musikinstrumente in Kasten, Futteralen und sonstigen Umschliessungen.
c) Messinstrumente bis 5 m Länge und Handwerkszeug.
d) Fahrräder, sofern diese Gegenstände unzweifelhaft zum persönlichen Gebrauch des Gepäckaufgebers dienen und nicht Gegenstände des kaufmännischen Verkehrs bilden.
e) Warenproben (Muster), welche Geschäftsreisende in Ausübung ihres Geschäfts mit sich führen und welche nach der Verpackungsart als Proben erkennbar sind, sowie Hausierwaren, sofern die Aufgeber die III. Klasse be-

nützen und sich die Gepäckstücke nach Grösse und Gestalt als Traglasten für Hausierer unzweifelhaft erkennen lassen.

Für diese Gegenstände wird auch Freigewicht gewährt, da es gleich am Anfang der Zus.Best. 1 heisst:

„Zu den Reisebedürfnissen werden gerechnet und soweit von den Verwaltungen Freigewicht im Binnenverkehr allgemein gewährt wird, unter Anrechnung dieses Gewichtes befördert: a ....."

Es folgt dann die obenstehende Aufzählung der verschiedenen Gegenstände.

Es werden hier Dinge, die an sich, also objektiv, sicher kein Reisegepäck sind, zu einem solchen gemacht.

Sind bei diesen Gegenständen die allgemeinen Voraussetzungen, die an ein zur Beförderung zugelassenes Gepäck gestellt werden, erfüllt, so müssen dieselben als Gepäck, auch als Freigepäck, angenommen werden, sind sie nicht erfüllt, kann die Annahme zur Beförderung verweigert werden.

b) Bedingt zugelassene Gegenstände.

Wie bereits erwähnt, sind in den §§ 30—36 E.V.O. die Bedingungen für die Reisegepäckbeförderung enthalten und es beantwortet sich aus denselben die Frage, welche Gegenstände nur unter gewissen, im Interesse der Sicherheit und Ordnung des Eisenbahntransportes verlangten Bedingungen zum Transport angenommen werden.

In dieser Beziehung bestimmt § 30 E.V.O. Abs. 2:

„Es können auch grössere kaufmännisch verpackte Kisten, Tonnen, sowie Fahrzeuge und andere, nicht zum Reisebedarf zu rechnende Gegenstände, sofern sie zur Beförderung mit Personenzügen geeignet sind, ausnahmsweise als Reisegepäck zugelassen werden"

und weiter Abs. 3:

„Ebenso können kleine Tiere, sowie Jagdhunde in Käfigen, Kisten, Säcken und dergleichen als Reisegepäck angenommen werden."

Für die eben aufgezählten Gegenstände und Tiere wird nach § 30 E.V.O. Zus.Best. 1 Abs. 2 kein Freigewicht gewährt.

Bei den hier aufgeführten Gegenständen ist die Bahn nicht zur Annahme und Beförderung verpflichtet, sondern kann sie nur zulassen. Es ist also für die Annahme zur Beförderung das Ermessen des abfertigenden Beamten entscheidend, der durch Dienstanweisungen die näheren Direktiven erhält. In der Zus.Best. 1 zu § 30 E.V.O. heisst es weiter:

„Edelsteine, echte Perlen, Pretiosen und andere Kostbarkeiten, insbesondere Waren aus Gold, Silber und Platina, auch in Verbindung mit Edelsteinen und echten Perlen, neu oder gebraucht, ferner Kunstgegenstände, wie Gemälde, Gegenstände aus Erzguss, Antiquitäten, werden unter folgenden Bedingungen zur Gepäckbeförderung zugelassen:

a) Die Gepäckstücke müssen fest verschlossen sein.
b) Der Inhalt der Gepäckstücke und der Wert, welcher den Höchstbetrag für die zu zahlende Entschädigung bilden soll, sind anzugeben und im Gepäckschein zu vermerken".

Meiner Ansicht nach findet auch hierauf, wie auf die oben Abs. 2 u. 3 aufgezählten Gegenstände die Vorschrift, dass kein Freigewicht gewährt werde, Anwendung, denn Zus.Best. 1 Ziff. 2, wo die Bestimmung, dass kein Freigewicht gewährt wird, für Kisten und andere nicht dem Reisezweck dienenden Gegenstände festgelegt ist, spricht ganz allgemein von Gegenständen, die nicht zu den Reisebedürfnissen zu rechnen sind.

Zweifellos sind auch die oben aufgezählten Wertsachen nicht zu den Reisebedürfnissen zu rechnen, so dass man also in analoger Weise hier ebenfalls die Gewährung eines Freigewichts nicht annehmen darf.

§ 6.

c) von der Beförderung als Gepäck ausgeschlossene Gegenstände.

Der durch § 453 H.G.B. mit § 6, 4 b E.V.O. normierten Transportpflicht der Eisenbahn entspricht andererseits ein gesetzliches Recht, in gewissen besonders gelagerten Fällen

die Annahme von Gepäckstücken zum Transport abzulehnen. Die Bestimmungen hierfür finden sich teils in der V.O., teils in den einzelnen Tarifen. Die V.O. sagt hierüber § 30 Ziff. 4:

„Gegenstände, welche von der Beförderung als Frachtgut, sowie solche, welche nach § 29 von der Mitnahme in die Personenwagen ausgeschlossen sind, dürfen bei Vermeidung der in § 53 Abs. 8 festgesetzten Folgen, auch als Reisegepäck, also auch als Freigepäck nicht aufgegeben werden."

Von der Annahme zum Transport überhaupt ausgeschlossen sind die in § 30 E.V.O. bezeichneten Gegenstände, darunter fallen:

1. Die Gegenstände, die dem Postzwang unterworfen sind, denn die Postverwaltungen haben ein ausschliessliches Recht auf deren Beförderung.*
2. Die Gegenstände,
   a) die sich zum Transport nicht eignen,
   b) die, deren Beförderung verboten ist aus Gründen der öffentlichen Ordnung und
   c) alle der Selbstentzündung oder Explosion unterworfenen Gegenstände.
3. Die Gegenstände der in § 30 B. 1 Z. a angegebenen Art als Gold und Silberbarren etc. etc., wenn der Wert oder das Interesse an der Lieferung 500 ℳ übersteigt.
4. Ausserdem sind noch einzelne Gegenstände, z. B. Leichen etc. etc., von der Beförderung als Gepäck ausgeschlossen.

§ 7.

Das Handgepäck.

d) Voraussetzung für das Handgepäck.

Unter Handgepäck versteht man das von dem Reisenden in den Personenwagen mitgeführte und von ihm beaufsichtigte Reisegepäck. Es ist eine besondere Art des Freigepäcks, unterscheidet sich aber von diesem dadurch, dass es nicht bei den Gepäckabfertigungsstellen gegen Gepäckschein eingeliefert und aufgegeben, sondern in die Personenwagen mitgenommen und in Gewahrsam der Reisenden behalten wird.

* Endemann R. d. E.B. S. 127 ff. Eger S. 222 f.

Eine wesentliche Voraussetzung, ein Essentiale für den Begriff „Handgepäck" und dessen Beförderung ist, dass der Reisende, der es mit sich führt, eine Fahrkarte löst und mit dieser die Bahn benutzt. (Ohne Mitfahrt ist ein Handgepäck nicht denkbar.)

Die E.V.O. enthält in § 28 über die Mitnahme von Gegenständen als Handgepäck nachfolgende Bestimmungen:

„Kleine, leicht tragbare Gegenstände können, sofern sie die Mitreisenden nicht durch ihren Geruch oder auf andere Weise belästigen und nicht Zoll-, Steuer- oder Polizeivorschriften entgegenstehen, in den Personenwagen mitgeführt werden."

Für solche in den Wagen mitgenommene Gegenstände werden, wie schon erwähnt, Gepäckscheine nicht ausgegeben; sie sind von dem Reisenden selbst zu beaufsichtigen.

Lediglich Ordnungsvorschrift ist:

Abs. 3. In der ersten, zweiten und dritten Klasse steht dem Reisenden nur der über und unter seinem Sitzplatz befindliche Raum zur Unterbringung von Handgepäck zur Verfügung. Die Sitzplätze dürfen hierzu nicht verwendet werden. Ferner gehört hierher § 29 E.V.O.

Abs. 1. Feuergefährliche, sowie andere Gegenstände, die auf irgend eine Art Schaden verursachen können, insbesondere geladene Gewehre, Schiesspulver, leicht entzündliche Stoffe u. dgl. sind von der Mitnahme ausgeschlossen.

Abs. 3. Die Eisenbahnbediensteten sind berechtigt, sich von der Beschaffenheit der mitgenommenen Gegenstände zu überzeugen.

Abs. 3, der von der Haftung handelt, ist besser unten bei der Lehre von der Haftung anzuführen.

Wenn auch in diesem Paragraphen Ziff. 1 gesagt ist, dass für solche in den Wagen mitgenommene Gegenstände Gepäckscheine nicht ausgegeben werden und dieselben von den Reisenden selbst zu beaufsichtigen sind, so wäre es doch verfehlt, daraus den Schluss zu ziehen, dass hier ein Gepäckbeförderungsvertrag zwischen dem Reisenden und der Bahn überhaupt nicht gegeben sei.

Während Eger* dieser Anschauung ist und annimmt, dass auch für das Handgepäck ein Frachtvertrag abgeschlossen werde, wenn auch formlos und ohne speziellen Übergabsakt, steht Endemann** auf dem entgegengesetzten Standpunkt. Bei ihm heisst es:

„Über die Beförderung des Handgepäcks wird mit der Eisenbahn gar kein Vertrag abgeschlossen. Die Beaufsichtigung und Verwahrung liegt dem Reisenden ob. In diesem Falle haftet die Bahn nur für Verschulden ihrer Leute.“***

Ebenso fassen Thöl† und ihm folgend Hertzer†† den Vertrag über das Handgepäck als erweiterten Personentransportvertrag auf und stützen sich hauptsächlich dabei auf § 425 H.G.B., der zum Frachtvertrag eine formelle Übernahme zum Transport voraussetzt. Die Haftung für das Handgepäck leiten sie eben aus diesem erweiterten Personentransport ab.

Aus allem diesen aber zu folgern, dass kein Frachtvertrag vorliege, erscheint mir unzutreffend, denn gerade die Bestimmung in § 28 E.V.O.

„Der Reisende hat sein Gepäck selbst zu beaufsichtigen,“ lässt darauf schliessen, dass die Bahn eine weitergehende Haftung als für Verschulden ihrer Leute ablehnen will.

Würde kein Transportvertrag vorliegen, so wäre eine solche Bestimmung überflüssig.

Für ein Vertragsverhältnis spricht auch der weitere Umstand, dass die Bahn auch beim Handgepäck eine Verpflichtung übernimmt, nämlich die Verpflichtung, das Gepäckstück, dessen Behandlung sie nicht verlangt und dessen Beaufsichtigung sie dem Reisenden zuweist, frachtfrei zu befördern.

Einen erweiterten Personentransport anzunehmen, halte ich auch für nicht ganz zutreffend. Der Vertrag über die Beförderung des Handgepäcks wird zwar mit dem Personentransportvertrag gleichzeitig und stillschweigend abgeschlossen

* Eger S. 115.
** Endemann R. d. E.B. S. 486.
*** Ebenso Lehmann-Ring S. 311.
† Thöl III S. 199 ff. Schott S. 520.
†† Hertzer S. 38.

und ist auch abhängig vom Abschluss des Personentransportvertrages, aber doch nichtsdestoweniger ein gesonderter Vertrag.*

Würde man einen Transportvertrag nicht annehmen, so würde daraus mit zwingender Logik folgen, dass die Eisenbahn zur Leistung des Transportes nicht verpflichtet wäre; die Beförderung des Handgepäcks also jederzeit verweigern könnte.

Der Standpunkt, auf den man sich hinsichtlich der Frage, ob bei der Beförderung von Handgepäck ein Frachtvertrag vorliege oder nicht, stellt, ist aber von Bedeutung für die Frage der Haftpflicht der Bahn für dieses Gepäck. Das Handgepäck wird nicht aufgeliefert und für dasselbe kein Gepäckschein ausgestellt, es ist also dem nicht aufgegebenen Gepäck gleichzuachten. Es haftet somit die Eisenbahn gemäss § 465 Abs. 3 H.G.B. und § 34 Abs. 5 V.O. nur, wenn ihr ein Verschulden zur Last fällt.

Aus dem eben Ausgeführten kann man nun unschwer entnehmen, dass die Leugnung eines Transportvertrages beim Handgepäck zu den bedenklichsten Konsequenzen führen kann.

§ 8.

e) Freigepäck bei Benützung der IV. Klasse in Preussen.

Eine Besonderheit ist mit der in der preussisch und hessischen Eisenbahngemeinschaft eingeführten IV. Wagenklasse gegeben.

Mit dieser IV. Klasse ist eine eigenartige Form von Freigepäck verbunden, die sich als ein Mittelding zwischen Handgepäck einerseits und aufgegebenem Freigepäck andererseits darstellt. In den preuss. Zus.Best. zur E.V.O. heisst es:

„Freigepäck wird den in IV. Klasse reisenden Personen nicht gewährt."

Dagegen wird den Frequentanten der IV. Klasse ein, wenn man sagen darf, erweitertes Handgepäck zur Mitnahme zugestanden.

Welche Art von Handgepäck in die IV. Klasse mitgenommen werden darf, ist aus § 28 Ziff. 2 V.O. zu ersehen, wo es heisst:

* Vergl. auch das unten bei der Übertragbarkeit des Freigepäcks Gesagte.

„Unter denselben Voraussetzungen (sofern sie nämlich die Mitreisenden nicht durch ihren Geruch oder auf andere Weise belästigen und nicht Zoll-, Steuer- oder Polizeivorschriften entgegenstehen und diese Gegenstände von den Mitreisenden selbst beaufsichtigt werden) ist Reisenden IV. Klasse auch die Mitführung von Handwerkszeug, Tornistern, Traglasten in Körben, Säcken und Kiepen, sowie von ähnlichen Gegenständen, welche Fussgänger mit sich führen, gestattet."

Damit ist die Befugnis, Handgepäck in gewissem Umfange in den Personenwagen mitzuführen, im Interesse der unteren Bevölkerungsschichten insofern erweitert, als auch die Mitführung umfangreicherer Gegenstände in die IV. Klasse zugelassen ist.

Bei der Bauart und Einrichtung der Wagen IV. Klasse ist dies ohne Belästigung der Mitreisenden und ohne sonstige Unzuträglichkeiten durchführbar.

Aber auch hier ist es nicht zu umgehen, eine Grenze hinsichtlich des Umfanges des von dem einzelnen Reisenden mitzuführenden Gepäcks zu ziehen. Es ist deshalb für die preussischen Staatsbahnen durch eine besondere Zus.Best. die Bestimmung des § 28 Ziff. 2 V.O. dahin ergänzt, dass jedem Reisenden IV. Klasse die Mitführung von nur einer Traglast gestattet ist.

Die Begriffseinheit der Traglast kann an sich nur subjektiv genommen werden. Denn da ein kräftiger Mensch mehr tragen kann als ein schwächlicher, würde sich eine theoretische Ungleichheit in der Behandlung derer ergeben, die den gleichen Fahrpreis zahlen. Selbstverständlich können aber im praktischen Leben und namentlich im Eisenbahnverkehr Massnahmen und Einrichtungen nicht auf eine rein theoretische Grundlage basiert werden und es muss deshalb auch beim Begriff „Traglast" mit einem Durchschnittsmasse operiert werden.

Es muss der Umfang und die Grösse einer Traglast so angenommen werden, wie sie ein normaler Durchschnittsmensch tragen kann. Sinngemäss ist obige Bestimmung auf

die Beförderung von Gepäckstücken kranker und gebrechlicher Personen, welche in IV. Klasse fahren, anzuwenden.

Eine jede weitere Traglast ist als gewöhnliches, frachtpflichtiges Gepäck zu behandeln und der Reisende demgemäss gehalten, solche Gepäckstücke bei der Gepäckabfertigungsstelle aufzugeben.

Da das in der IV. Klasse mitgeführte Handgepäck nicht aufgegeben wird, wird über dasselbe auch kein Gepäckschein ausgestellt. Es ist der Art nach als gewöhnliches Gepäck, der Behandlung nach als Handgepäck zu betrachten.

Die Erwägungen, den minderbemittelten Bevölkerungsklassen die Benützung der Eisenbahn zu erleichtern, veranlasste die Eisenbahnverwaltungen, bei denen es eine IV. Wagenklasse nicht gibt, zur Einführung ähnlicher Erleichterungen und Zugeständnisse hinsichtlich der Erweiterung des Handgepäcks. So heisst es in Ziff. 2 der bayer. Zus.Best. zu § 28 V.O.:

„Eine IV. Wagenklasse besteht auf den bayerischen Staatseisenbahnen nicht. Handwerkszeug, gebrauchte leere Handkörbe, Flosshaken u. s. w., welche das Gewicht von 10 kg nicht überschreiten, jedoch wegen ihrer Grösse oder Beschaffenheit im Personenwagen nicht untergebracht werden können, werden ohne Frachtberechnung unter Ausschluss jeder Haftung der Bahnverwaltung zur Beförderung im Packraum zugelassen, soweit der vorhandene Raum reicht. Ein Anspruch auf eine derartige Beförderung besteht nicht."

Hierher einschlägig sind die weiteren bayer. Zus.Best. zu § 11 IIIa, Ziff. 4 für Arbeiter:

„Traglasten werden nicht zugelassen, doch ist die unentgeltliche Mitnahme von Handwerkszeug und Speisegeschirr gestattet" (§ 11 IIIb Ziff. 5 S. 22).

Hausgewerbetreibenden kann die Mitnahme der abzuliefernden Waren oder der zur Verarbeitung empfangenen Rohstoffe in den Personenwagen ohne Frachtzahlung gestattet werden, wenn das Gewicht 25 kg nicht übersteigt. Ist die Unterbringung im Personenwagen nicht möglich, so werden sie gemäss Zus.Best. 2 zu § 28 zur Beförderung im Gepäckwagen zugelassen."

Die Eisenbahn hat für alle diese Fälle die Haftung ausgeschlossen, wozu sie mit der Einschränkung nach Massgabe § 465 Abs. 3 H.G.B. berechtigt ist.

§ 9.

2. Die Fahrkarte als Voraussetzung für das Freigepäck.

Der Anspruch auf Freigepäck ist ein Accessorium des Anspruchs auf Beförderung* der Person und daher von letzterem nicht trennbar. Jedoch ist das Prinzip, die Fahrkarte als unbedingte Voraussetzung für jede Gepäckbeförderung zu verlangen, öfter durchbrochen worden, so z. B. in Frankreich seit dem Jahre 1897.

Auch auf den deutschen Bahnen haben die Verkehrsbedürfnisse dazu gedrängt, von einem starren Festhalten in diesem Prinzip abzugehen.

Die preuss. Zus.Best. zu § 32 Ziff. 5 bestimmen hienach, dass Güter aller Art, welche sich zur Beförderung im Packwagen eignen, ohne Lösung von Fahrkarten zur tarifmässigen Gepäckfracht auf Gepäckschein aufgegeben werden können.

Freigepäck wird hier nicht angerechnet. Dies gilt nur für das portopflichtige Gepäck, bei dem die Bahn kein Interesse hat, zu prüfen, ob der im Fahrkartenpreis enthaltene Transportpreis für das Freigepäck entrichtet ist oder nicht. Dagegen wird Freigepäck bis zu einem bestimmten Gewicht nur dem gewährt, der mit einer Fahrkarte versehen die Eisenbahn benützt; es folgt dies von selbst daraus, dass die Beförderungsgebühr für Freigepäck in den Preis der Fahrkarte bereits eingerechnet ist und aus diesem Grunde ein Transportvertrag hinsichtlich des Freigepäcks ohne Fahrkarte rechtlich nicht gegeben ist. Beim Handgepäck kann schon deshalb kein Zweifel darüber sein, dass derjenige, der ein solches mitführt, im Besitze einer Fahrkarte sein muss, weil der Reisende ohne Fahrkarte eben nicht berechtigt ist, die Bahn zu benützen und mit seinem Handgepäck in ein Wagenabteil einzusteigen.

Prinzipiell muss nun festgestellt werden (die Eisenbahnverwaltungen schreiben es auch vor), dass nur mit ein und

* Endemann S. 661; Lehmann-Ring S. 393.

demselben Zug Reisender und Freigepäck befördert werden sollen.

Es haben die Eisenbahnen ihr Recht, dies zu kontrollieren, dadurch ausgeübt, dass eine Vorzeigung der Fahrkarten verlangt werden kann.

Nach § 32 Ziff. 3 V.O. kann der Reisende bei Abfertigung des Gepäcks einen Gepäckschein beanspruchen und es muss demselben ein Gepäckschein ausgehändigt werden. Demgegenüber können dann die Eisenbahnen bei der Gepäckabfertigung die Vorzeigung der Fahrkarten verlangen. (§ 12 Abs. 15 der Allg. Abf.Vorschr.)

Bei der Aufgabe des Freigepäcks ist die Vorzeigung der Fahrkarte unbedingte Voraussetzung.

Die Annahme des Freigepäcks findet auf Grund der vorzulegenden Fahrkarten statt, welche nach erfolgter Prüfung mit dem Gepäckstempel zu versehen und demnächst zurückzugeben sind. Wo nach § 32 Zus.Best. 4 Reisegepäck auch ohne Lösung von Fahrkarten zur Beförderung angenommen wird, entfallen natürlich diese Bestimmungen.

Nun erscheint es aber fraglich, ob es nicht doch zulässig wäre, dass der Reisende sein Gepäck mit einem Frühzuge aufgibt, sein gelöstes Billet, das ja für den ganzen Tag gültig ist, vorzeigt und mit einem späteren Zug gleicher Art nachfährt.

Es kann dies ja dann sehr leicht möglich sein, wenn der Reisende den ersten Zug irgendwie versäumt.

Meiner Ansicht nach dürfte dies kaum zu beanstanden sein. Prinzipielle Gründe wüsste ich nicht dagegen anzuführen und die Bahn hat weder Schaden davon, noch mehr zu leisten als das, wozu sie durch den Transportvertrag verpflichtet ist.

Auf alle Fälle muss die Bahn, um Unredlichkeiten zu verhindern, genau kontrollieren, ob Billet und Gepäckschein auch übereinstimmen. So kam es z. B. nicht selten vor, dass durch Lösung der entsprechenden Anzahl von Fahrkarten einer niedrigen Wagenklasse zur Benutzung einer höheren Klasse unredliche Reisende einen Missbrauch dadurch verübten, dass sie auf Grund der grösseren Anzahl von Fahrkarten niedrigerer Klasse ein grösseres Freigewicht erlangten

als ihnen nach der geringen Anzahl von Fahrkarten für diejenige höhere Wagenklasse gebührt hatte, welche sie wirklich benutzten. Doch könnten dem die Eisenbahnverwaltungen schon abhelfen und es ist auch schon abgeholfen, indem jetzt die Ersatzbillete niedriger Klasse durch kenntliche Zuschlagbillete ersetzt sind, die derartige unredliche Machinationen nicht mehr zulassen.

Dies war nur ein Beispiel, um zu zeigen, wie innig das Freigepäck mit der Fahrkarte verbunden ist und dass eine Trennung weder tatsächlich noch rechtlich möglich ist, wie auch später noch eingehender zu erörtern ist.

§ 10.

3. Der Transportvertrag.

Als Voraussetzung von fundamentaler Bedeutung, nicht nur für das Freigepäck, sondern für das Gepäck überhaupt, muss der Transportvertrag bezeichnet werden.

Dieser Vertrag ist nicht etwa ein eigentümlicher, sondern er ist der Güterbeförderung auf den Bahnen im allgemeinen gemeinsam. Seinem inneren Wesen nach ist die Beförderung des Gepäcks durch die Bahnen ein Arbeitsgeschäft des Handels und es finden die Normen des Handelsrechtes Anwendung.

Das H.G.B. hat die Grundzüge für das Eisenbahntransportrecht festgelegt, das dann in der E.V.O. seine weitere rechtliche Ausbildung erfahren hat. Auch bei der Beförderung des Freigepäcks besteht die von der einen Seite zu leistende Arbeit in der Hinschaffung des Gutes von einem bestimmten Ort an einen andern Ort, während von der andern Seite der dafür bestimmte Preis gezahlt wird. Beim Freigepäck ist derselbe allerdings in dem Preis der Fahrkarten enthalten und wird deshalb nicht besonders entrichtet.

An sich besteht im Rechtsleben Freiheit des Vertragsschlusses, doch ist mit dem tatsächlich vorhandenen Monopol der Eisenbahnen eine solche unbeschränkte Freiheit nicht vereinbar.

Die Eisenbahn ist immer nur ein Handelsunternehmen, wenn auch häufig des Staates und deshalb genötigt, auf ihren Gewinn zu sehen. Dieses Streben könnte, unterstützt durch

die gewaltige Macht, die sie repräsentiert, dazu benützt werden, weiteren Kreisen des Publikums ihre Forderungen und Bedingungen einfach zu diktieren und das Publikum müsste die nachteiligsten Transportverträge abschliessen, da es ja kein anderes geeignetes Transportmittel zur Hand hat.*

Dies führte rasch zu gesetzlichen Bestimmungen, die die prinzipielle Transportpflicht der Eisenbahnen fixierten.

Zuerst kommt hier in Betracht § 453 H.G.B., anschliessend daran E.V.O. § 6 und § 49. Allerdings sind Einschränkungen damit verbunden, die durch die Lage der Sache geboten sind; denn auch die Eisenbahn ist Partei und man darf in dem Bestreben, dem Monopolcharakter derselben seine Spitze zu nehmen, sie deshalb nicht zu sehr benachteiligen.

Besonderes Augenmerk ist vor allem zu richten auf den Abschluss des Transportvertrags.

Der Vertrag über den Transport ist teils ein formeller, wie beim aufgegebenen Freigepäck, teils wie oben schon ausgeführt, ein formloser, wie beim Handgepäck. Von grösserer Bedeutung ist infolgedessen lediglich der über das aufgegebene Freigepäck formell abgeschlossene Transportvertrag.

Beim Handgepäck ist der Zeitpunkt des Abschlusses des Vertrages auf den Augenblick festzusetzen, in dem das Gut in das betreffende Transportmittel, also in den Wagen eingebracht ist, da erst von diesem Moment eine greifbare Berührung zwischen der Eisenbahn und dem Stück, das Gegenstand des Transportvertrages ist, hergestellt ist. Die Übergabe an einen Gepäckträger kann deshalb nicht der in Frage kommende Moment sein, da der Gepäckträger kein der Eisenbahn direkt unterstelltes, sondern nur ein von ihr beaufsichtigtes Organ ist.**

Ebenso ist es bei dem Gepäck, das in die IV. Wagenklasse eingebracht wird, das die gleiche rechtliche Natur hat und die gleiche rechtliche Behandlung wie das Freigepäck erleidet.

Anders ist die Sache beim aufgegebenen Freigepäck, für das ein Gepäckschein ausgestellt wird. Wann hier der Ver-

* Vergl. Eger Einl. S. XXI.
** Endemann H.R. III S. 522; Eger S. 171.

tragsschluss stattfindet, ist bestritten. Doch wird diese Streitfrage besser zu erörtern sein, wenn ich auf den Gepäckschein zu sprechen komme, und ich will daher diese Frage noch offen lassen.

Wie bei jedem Vertragsschluss sind auch bei dem Abschluss des Transportvertrages zwei Parteien beteiligt; die eine ist die Bahn, die andere der das Gepäck zum Transport aufgebende Reisende. Hier kommen neben den speziellen gesetzlichen Bestimmungen die gewöhnlichen Regeln des bürgerlichen Rechtes über Geschäftsfähigkeit etc. etc. in Betracht. Damit andererseits die Bahn dem Publikum, dessen Transportbedürfnis sie dienen soll, einigermassen gleichberechtigt gegenübersteht, sind ihr gewisse gesetzliche Schranken für ihre Vertragsfreiheit gezogen, wie oben schon ausgeführt wurde.

Das Wichtigere ist wenigstens beim Freigepäck immer der Personentransportvertrag, denn es ist hier der Transportvertrag kein selbstständiger Vertrag, sondern ein Accessorium des Personentransportvertrages. Letzterer ist die Grundlage und die Voraussetzung des ersteren, ist also kein Haupt-, sondern ein Nebenvertrag, der aber nichtsdestoweniger, wenn die Voraussetzungen des Personentransportvertrages gegeben sind, ein vollständiger und umfassender ist. Er erlangt aber ein selbständiges Leben erst durch die vorausgehende Tatsache des rechtswirksam vollzogenen Personentransportvertrages und eine etwaige Nichtigkeit dieses Obervertrages wirkt auch auf den Freigepäcktransportvertrag rechtszerstörend ein.

Im folgenden, wo ich auf die Behandlung des Freigepäcks zu sprechen komme, kann ich mich nun mehr als bisher auf das aufgegebene Freigepäck beschränken.

§ 11.

4a. Der Gepäckschein.

Der Gepäckschein in seiner realen Gestalt ist eine Urkunde, die dem Reisenden bei Auflieferung seines Gepäcks ausgehändigt wird und auf der das für die Eisenbahn und den Reisenden Wissenswerte, wie Datum, Gewicht, Fracht etc. etc. steht. Es wird ein solcher von der Bahn überhaupt nur beim aufgegebenen Freigepäck ausgegeben und ist hier

von der grössten Wichtigkeit, da sich an ihn der Zeitpunkt des Abschlusses des Transportvertrages knüpft.

Die rechtliche Natur des Gepäckscheines an sich ist bestritten, da aus den Folgerungen, die sich an den Gepäckschein anknüpfen, die verschiedensten Schlüsse auf die Natur desselben gezogen werden können.

Zweifellos ist der Gepäckschein eine Urkunde, doch trägt er die Merkmale mehrerer verschiedener Arten von Urkunden an sich. Es entsteht nun die Frage, ob er als Inhaberpapier, billet au porteur, ob als Legitimationspapier oder als reine Beweisurkunde zu betrachten ist, wie z. B. eine Quittung.

Über die Frage, ob der Gepäckschein ausschliesslich Beweisurkunde ist, ist die Wissenschaft längst zur Tagesordnung übergegangen und es dreht sich der Streit lediglich darum, ob er Inhaberpapier oder ob er Legitimationspapier sei; denn die Ähnlichkeit beider Erscheinungen macht eine Unterscheidung oft ziemlich schwierig.

Treffend und erschöpfend bezeichnet Fuchs* die Legitimationspapiere als Urkunden über ein begründetes Rechtsverhältnis, durch deren Vorweisung der Inhaber zur Erhebung des Anspruchs legitimiert erscheint, ohne dass jedoch die Urkunde Träger des Anspruchs wäre.**

Die Legitimationspapiere dienen dazu, den Besitzer der Urkunde als zur Geltendmachung des Rechtes legitimiert zu betrachten. Betrachten wir nun im Anschluss daran die Bestimmungen der E.V.O. so heisst es in § 33:

> „Das Gepäck wird nur gegen Rückgabe des Gepäckscheines ausgeliefert. Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, die Berechtigung des Inhabers zu prüfen."

Der Unterschied zwischen Legitimationspapier und Inhaberpapier liegt darin, dass durch die Ausgabe des Inhaberpapiers eine Leistung erst begründet werden soll, also die Ausgabe des Papiers in innigem Kontakt mit der Entstehung des Schuldverhältnisses steht, während die Ausgabe des Legitimationspapieres lediglich den Zweck hat, die Prüfung der

* Fuchs Allgem. österr. Gerichtszeitung 1880 S. 88—98.

** Dornburg II S. 348. Staudinger Anm. zu § 808 B.G.B. — Cosak S 322. Endemann I S. 881 ff. Cosak H.R. S. 493 ff. Oertmann S. 533 ff.

Berechtigung zu erleichtern. Beim Legitimationspapier ist bei der Ausgabe das Schuldverhältnis schon begründet.

Ob nun der Gepäckschein Legitimationspapier oder Inhaberpapier ist, lässt sich nicht, wie es von vielen Seiten geschieht, lediglich aus der Definition ableiten, sondern es wird die Frage wichtig, wann der Transportvertrag abgeschlossen ist und ob der Gepäckschein eine Wirkung auf den Abschluss des Vertrages hat.

Die Frage lautet kurz dahin: „Wird der Vertrag mit der Aushändigung des Gepäckscheines perfekt oder nicht?"

Endemann nimmt in seinem deutschen Eisenbahnrecht S. 680 ff. dazu Stellung. Er sagt hier:

> „Der Abschluss des Vertrages über die Beförderung des Reisegepäcks erscheint an sich, da besondere Verfügungen darüber weder im Gesetz, noch in den Reglements getroffen sind mit dem Moment gegeben, wo das eingelieferte Gepäck von der Eisenbahn zur Expedierung als Reisegepäck angenommen ist.
>
> Damit ist das Einverständnis des Kontrahenten über Leistung und Gegenleistung vorhanden. Die Expedierung, Bezahlung etc. etc. können nur als Folgen des Vertrages angesehen werden. Allein tatsächlich wird für das Rechtsverhältnis des Reisegepäcktransports der Gepäckschein, der nicht bloss die Einlieferung zum Transport, sowie die bei seiner Aushändigung Zug um Zug verlangte Zahlung des etwaigen Frachtgeldes beweist, sondern Träger des Rechts auf Auslieferung am Bestimmungsort ist, so wichtig, dass es nahe genug liegt, den eigentlichen Vollzug des Vertrags erst in der Aushändigung dieses Scheins zu erblicken."

Da keine gesetzlichen Bestimmungen über den Moment des Abschlusses des Vertrags bestehen, so schliesst Endemann von der rechtlichen Eigenschaft des Papiers auf den Moment des Vertragsabschlusses. Dieser an sich einwandfreien Folgerung steht der Umstand entgegen, dass der Obersatz, der dahin lautet, dass der Gepäckschein Träger des Rechts sei, unrichtig ist und damit auch die daraus gezogenen Folgerungen falsch macht.

Wenn der Gepäckschein Träger des Rechtes auf Aus-

lieferung des Gepäcks wäre, so müsste mit dem Untergang des Gepäckscheines dieses Recht untergehen, die Bahn also von ihrer Leistung frei werden.

Ein drastisches Beispiel mag dies erläutern. Nehmen wir an, es sei eben ein Zug angekommen und ein Reisender steht nun mit dem Gepäckschein in der Hand im Gepäckaufbewahrungsraum, um sein Gepäck zu verlangen. Aus Unvorsichtigkeit kommt der Gepäckschein, gleichgültig auf welche Weise, abhanden. Der Beamte, der schon im Begriff war, sich nach dem Gepäck umzusehen, erklärt dem Reisenden bedauernd: Er könne ihm sein Gepäck nicht ausliefern, da mit dem Verlust des Gepäckscheines auch sein Recht auf Auslieferung des Gepäckes erloschen sei. Der Reisende, der vielleicht kurz vorher gesehen hat, wie sein Koffer hereingeschafft wurde, müsste sich nun, ohne denselben überhaupt bekommen zu können, entfernen.

Wenn sich dies auch in Wirklichkeit nicht oft in der eben geschilderten Weise zutragen würde, so erläutert doch diese logische Konsequenz des von Endemann ausgesprochenen Satzes die Unhaltbarkeit der aufgestellten Ansicht, dass der Gepäckschein Träger des Anspruchs auf Auslieferung des Gepäcks ist. Dem steht auch noch die Bestimmung gegenüber, die in § 33 IV V.O. fixiert ist. Hier heisst es:

> „Wird der Gepäckschein nicht beigebracht, so ist die Eisenbahn zur Auslieferung des Gepäcks nur nach vollständigem Nachweis der Empfangsberechtigung gegen Ausstellung eines Reverses und nach Umständen gegen Sicherheit verpflichtet."

Dies illustriert den Widerspruch obiger Ansicht Endemanns so deutlich, dass es wohl weiter keiner Ausführungen mehr bedarf.* Aus dem eben Erörterten ergibt sich nun, dass der Gepäckschein kein Inhaberpapier geschweige denn Träger des Rechts auf Auslieferung des Gepäcks sein kann.

Völlig verfehlt ist auch die Begründung, die Hertzer für seine Ansicht, der Gepäckschein sei Inhaberpapier, aufstellt. Er schreibt:**

---

* Anders auch Thöl III S. 113; Wehrmann S. 125.

** Hertzer S. 39 Vorbem.

„Der Gepäckschein ist Inhaberpapier, denn die Eisenbahn hat nicht die Befugnis, die Berechtigung des Inhabers zu prüfen und es kann somit jeder, der im Besitze des Gepäckscheins ist, die Auslieferung des Gepäcks verlangen."

Dies ist unrichtig. In § 33 I E.V.O. heisst es, die Bahn ist nicht verpflichtet, die Berechtigung des Inhabers zu prüfen. Sie hat keine Pflicht, wohl aber das Recht der Prüfung der Berechtigung des Inhabers. Hertzer setzt sich also mit dem Text der E.V.O. in Widerspruch.

§ 12.

4b. Der Gepäckschein, ein Legitimationspapier.

Rechtlich ist nur eine Ansicht begründet und zwar die, dass der Gepäckschein ein Legitimationspapier ist.

Es kann der Gepäckschein ganz gut auf den Inhaber ausgestellt sein, doch ist der Zweck nicht der, aus dem Gepäckschein ein Inhaberpapier zu machen. Es ist nur eine Vereinfachung der Abfertigung, den Gepäckschein nicht auf den Namen auszustellen, denn dies würde bei der Ablieferung zu grossen Schwierigkeiten in der Kontrolle führen. Nur aus diesem Grunde sah man davon ab, den Gepäckschein auf den Namen auszustellen. Auch die Ansicht, dass der Gepäckschein eine Beweisurkunde sei, ist nur halb richtig, denn eine Beweisurkunde ist auch das Legitimationspapier. Ist doch in den wenigsten Fällen der Zweck des Gepäckscheins der, den Abschluss des Transportvertrages zu beweisen und dieser Beweis wird ja bei normalem Hergang der Beförderung und Ablieferung überhaupt nicht gefordert. Dieser Fall tritt nur ein, wenn die Haftung der Bahn in Anspruch genommen wird.

Der Zweck des Gepäckscheins ist im wesentlichen der, den oder jenen als scheinbar Berechtigten zum Empfang des im Schein näher bezeichneten Gepäckstücks zu legitimieren. Darin liegt, dass der Beweis der Forderungsberechtigung auf Verlangen des Schuldners, also der Eisenbahn, vom Gläubiger unter Umständen anderweitig erbracht werden muss. Wenn man also den Gepäckschein als Legitimationspapier betrachtet,

so ergeben sich folgende Konsequenzen, die ihrerseits wiederum einen Rückschluss auf die Natur des Gepäckscheins zulassen.

1. Da das Legitimationspapier nicht Träger des Forderungsrechtes ist, so muss die Aushändigung des Gepäcks an den Berechtigten auch dann erfolgen, wenn dieser den Gepäckschein nicht vorzuzeigen vermag. Nur muss dann der Berechtigte sein Recht eben auf andere Weise nachweisen.

   Dass dies in der Praxis geschieht und seine rechtliche Normierung in § 33 V.O. gefunden hat, kann man entweder als logische Konsequenz oder als Beweis dafür ansehen, dass der Gepäckschein kein Inhaberpapier ist.

2. Die Kehrseite davon ist, dass die Bahn dem Inhaber des Gepäckscheins die Aushändigung des Gepäcks verweigern kann, wenn begründete Bedenken gegen die Berechtigung des Inhabers zur Empfangnahme bestehen. Bei der Prüfung ist eine entsprechende Sorgfalt anzuwenden. Bei dieser Gelegenheit muss die Bahn ihr Augenmerk auf zwei Punkte richten. Einmal auf den, nicht durch allzugrosse Sorglosigkeit eine Haftung dem Berechtigten gegenüber zu begründen, dann auf den, das Publikum nicht unnötigerweise zu belästigen, ein Umstand, der leicht zu Misshelligkeiten zwischen Bahn und Publikum führen kann.*

   Das Gesagte gilt natürlich ebenso für das aufgegebene Freigepäck, wie für das Gepäck überhaupt, denn der Unterschied zwischen Gepäck und Freigepäck liegt auf einem ganz andern Gebiete.

   Das nicht aufgegebene Freigepäck, wie Handgepäck und die verwandten Kategorien bleiben ausser Betracht, da ja für dasselbe kein Gepäckschein ausgestellt wird.

   Die technische Frage, wie der Gepäckschein gestaltet sein müsse, ob er, wie jetzt, in vier Abschnitte zerfallen solle oder nicht, ob nicht etwa das amerikanische System der Blechmarken vorzuziehen sei, ist eine Frage, die für den Juristen wenig Interesse hat und daher übergangen werden kann.

* Eger S. 144.

III. ABSCHNITT.

Aufgabe, Transport und Ablieferung des Freigepäcks.

§ 13.

1. Aufgabe des Freigepäcks.

Die Tätigkeit, die der Reisende bei dem Abschluss des Gepäcktransportvertrages entfaltet, geht dahin, der Eisenbahn den Gewahrsam an dem Gepäck zu verschaffen und dies geschieht dadurch, dass der Reisende seine Sachen „aufgibt".

Bei dem auch als Freigepäck zu betrachtenden Handgepäck und den verwandten Gepäckarten fällt die Aufgabe, d. h. die Überantwortung der Gepäckstücke an die Organe der Eisenbahn zum Zwecke der Beförderung weg, da in diesen Fällen entweder der Reisende selbst seine Sachen mitnimmt und beaufsichtigt oder sie ohne Mitwirkung der Beamten in dem Gepäckwagen unterbringt. Die Aufgabe des Gepäcks überhaupt, also auch des Freigepäcks, hat, abgesehen von den technischen Modalitäten, eine ganz besondere juristische Bedeutung, auf die ich schon oben beim Gepäckschein zu sprechen kam.

Wie dort erwähnt, wird mit der Aufgabe des Gepäcks der Transportvertrag zwischen dem Reisenden und der Bahn perfekt.

Es müssen bei der Aufgabe des Freigepäcks die verschiedenen Voraussetzungen einmal für das Gepäck im allgemeinen, dann aber für das Freigepäck im besonderen, vorhanden sein.

Bei der Prüfung dieser Voraussetzungen, die durch die zuständigen Organe der Bahn erfolgt, sind diese teils an gesetzliche Vorschriften gebunden, teils ist diese Prüfung ihrem pflichtgemässen Ermessen anheimgegeben.

Dass ihre Zuständigkeit zur Annahme des Gepäcks, sowie zur Prüfung der Voraussetzungen erforderlich ist, entspricht allgemeinen juristischen Grundsätzen und es ist diese Zuständigkeit auch häufig durch Dienstvorschriften geregelt und verteilt. Diese Grundsätze lassen sich aus § 2, 3, 4 V.O. § 65 B.O., § 56 B.O. ableiten.

Grundbedingung für das Zustandekommen des Transportvertrages ist also, dass das Gepäck bei dem zuständigen Bahnbeamten zum Zwecke der Beförderung aufgegeben wird. Ein unzuständiger Beamter wird wohl schon selbst die Annahme ablehnen.

Eine Frage ist etwas zweifelhaft, aber nur scheinbar, nämlich, ob durch die Aufgabe des Gepäcks bei einem nicht zuständigen Beamten der Transportvertrag vollständig zu stande kommen kann oder nicht, sofern nur der Reisende des guten Glaubens ist, der Beamte sei zuständig.

Die Frage dürfte zu bejahen sein, sofern der Reisende das Mass von Sorgfalt dabei angewendet hat, das man von jedem vernünftigen, normalen Menschen voraussetzt.

Man kann hier ganz gut eine analoge Anwendung des § 56 H.G.B. vertreten, wo auch die Anwesenheit im Geschäftslokal die Präsumption der Zuständigkeit zum Abschluss von Geschäften begründet.

Hat nun der zuständige, oder scheinbar zuständige Beamte das Gepäck angenommen, den Gepäckschein ausgefertigt und herausgegeben, während der Reisende durch Vorzeigung seines Billets seine Gegenleistung dokumentiert, so ist, da beim Freigepäck die Gegenleistung des Reisenden bereits durch die Lösung des Billets erfolgt ist, der Transportvertrag zwischen dem Reisenden und der Bahn abgeschlossen. Die unmittelbare Folge ist die nunmehr eintretende Haftung der Bahn.

§ 14.

2. Transport des Freigepäcks.

Der Transport des Freigepäcks selbst bietet juristisch wenig Interessantes. Er kennzeichnet sich als die Ausführung der im Transportvertrage bei Aufgabe des Gepäcks von der Eisenbahn übernommenen Verpflichtung.

Die Eisenbahn muss, wenn sie das Gepäck angenommen hat, folgerichtig auch den Transport zum Bestimmungsort durchführen, wenn nicht dem Transport begründete Bedenken, die erst nach der Annahme zum Transport auftauchten, entgegenstehen, oder der Bahn ein gesetzlicher Exkulpationsgrund zur Seite steht.

Ich komme hier wieder auf die Transportpflicht der Eisenbahnen zu sprechen, die in § 453 H.G.B. und § 6 V.O. geregelt ist. Es gehört schon deshalb hierher, weil in diesen Bestimmungen, wenn auch nur aus formellen Gründen, von einer Transportpflicht, nicht aber von einer Annahmepflicht der Eisenbahnen die Rede ist. Doch verweise ich hier auf das oben beim Transportvertrag Gesagte.

An sich kann es dem Reisenden gleichgültig sein, wie und auf welche Weise sein Gepäck befördert wird, wenn es nur gemäss dem abgeschlossenen Transportvertrag in entsprechendem Zustand und zur rechten Zeit am Bestimmungsort anlangt.

Doch meine ich hier näher auf Abschn. 2 und 3 des § 6 E.V.O. eingehen zu müssen, da diese nicht für die Annahme, sondern für den Transport wichtig sind.

Es kann sich leicht nach der Annahme, also nach Abschluss des Transportvertrages herausstellen, dass die Beförderung mit den regelmässigen Transportmitteln nicht möglich ist, oder was häufiger vorkommt, höhere Gewalt die Beförderung ganz oder teilweise verhindert.

In beiden Fällen erlischt die Verpflichtung der Bahn zum Transport des Gepäcks. Fällt ihr gar noch ein Verschulden zur Last, so muss sie auch noch die Haftung für dasselbe übernehmen. Im Falle höherer Gewalt dürfte sich die Sachlage insofern einfacher gestalten, als mit dem Sachtransport gleichzeitig der damit zusammenhängende Personentransport unmöglich werden dürfte.

Bei der Unzulänglichkeit der Transportmittel wird dies wohl kaum vorkommen, da diese für Personen und Gepäck ja verschieden sind.

Beim Freigepäck wird dieser Fall deshalb nicht leicht vorkommen, da für die geringe Anzahl desselben die Bahn immer genügend Transportmittel haben wird und haben muss, ausserdem auch das Gepäck des Mitreisenden zuerst behandeln und unterbringen muss, bevor sie an den Transport der Frachtgüter herantritt.

Doch sind dies alles Tatfragen und keine Rechtsfragen.

Ist nun das Freigepäck mit den regelmässigen Beförderungs-

mitteln rechtzeitig an Ort und Stelle angekommen, so harrt es der Ablieferung.

§ 15.

3a. Ablieferung des Freigepäcks.

Den Abschluss der im Transportvertrag von der Eisenbahn eingegangenen Verpflichtungen bildet die Ablieferung des Gepäcks an den Berechtigten. Die Eisenbahn verpflichtet sich im Transportvertrag, das Freigepäck gegen genügenden Nachweis rechtzeitig und in entsprechendem Zustande abzuliefern.

Diese Ablieferung als Erfüllung des Transportvertrags setzt immer eine Mitwirkung des andern Vertragsteils, des Reisenden, voraus. Der Reisende muss nämlich bereit sein, die Leistung der Bahn entgegenzunehmen, da ihn diese nicht zur Entgegennahme auffordern kann.

Hier kommen wir wieder auf den Gepäckschein zurück, gegen dessen Aushändigung das Gepäck regelmässig ausgeliefert wird.

Die Bahn ist nach § 33 V.O. nicht verpflichtet, die Berechtigung des Präsentanten des Gepäckscheins über sein Verfügungsrecht über das Gepäck zu prüfen, ist aber berechtigt dazu. Die Bahn wird dann durch Ablieferung des Gepäcks an den Präsentanten frei, wenn den Organen nicht culpa lata zur Last fällt. Wenn einem Gepäckscheininhaber das verlangte Gepäckstück offensichtlich nicht gehören kann, gleichviel aus welchen Gründen, so würde sich die Bahn haftbar machen, wenn sie deshalb trotzdem ohne genauere Prüfung der Berechtigung abliefern wollte. Dies ist eine Konsequenz der Legitimationsfunktion des Gepäckscheins.

In § 33 V.O. heisst es ferner:

„Der Inhaber des Gepäckscheins ist berechtigt, am Bestimmungsorte die sofortige Auslieferung des Gepäcks an der Ausgabestelle zu verlangen, sobald nach Ankunft des Zuges, zu welchem das Gepäck aufgegeben wurde, die zur ordnungsmässigen Ausladung und Aufgabe, sowie zur etwaigen Zoll- oder steueramtlichen Abfertigung erforderliche Zeit abgelaufen ist.“

Der Inhaber des Gepäckscheins, natürlich primo loco nur der rechtmässige, hat das Recht, die sofortige Ablieferung des Gepäcks zu verlangen, d. h. mit der bereits oben erwähnten Modifikation des § 33 V.O.

Jede Verzögerung bringt die Bahn in Verzug und macht sie für einen etwa durch die Verzögerung entstehenden Schaden haftbar.* Wo die Ablieferung erfolgt oder erfolgen muss, ist juristisch gleichgültig; der Reisende wird gewöhnlich nur das Recht haben, das Gepäck im Gepäckraum der Bahn in Empfang zu nehmen, doch sind andere Bestimmungen nicht ausgeschlossen und kommen häufig vor. So kann man z. B. beim Transport von Fahrrädern sehr oft die Räder schon am Gepäckwagen gegen Aushändigung des Gepäckscheins in Empfang nehmen. Doch von einem Recht der Empfangnahme am Gepäckwagen wird man in diesem Falle wohl nicht reden können.

Dem Abforderungsrecht des Reisenden steht seine Annahmepflicht entgegen. Die Eisenbahn hat ebenso wie der Reisende das Recht, von dem andern Teil die nötige Mitwirkung zur Erfüllung des Vertrags zu verlangen. Der Vertrag ist nicht erfüllt, solange das Gepäck dem Reisenden nicht abgeliefert ist und kann auch nicht ohne Mitwirkung desselben erfüllt werden. Die Bahn kann bei der Unausführbarkeit einer Mahnung des einzelnen Reisenden verlangen, dass letzterer sein Gepäck nach entsprechender Zeit, die sich nicht allzulang über die Ankunft des Zuges ausdehnen darf, abfordert. Wenn die Bahn die Zeit auf acht Tage verlängert (§ 34 III V.O.), so ist sie dazu nicht verpflichtet, obwohl es Treu und Glauben im Verkehr entspricht, eine solche Einrichtung durchzuführen.

Es ergeben sich ja oft Umstände, die es dem Reisenden einesteils unmöglich machen, das Gepäck abzufordern, anderenteils es ihm als äusserst wünschenswert erscheinen lassen, sein Gepäck noch nicht bei sich führen zu müssen.

Wann nun der Verzug des Reisenden und das damit zusammenhängende Erlöschen der Haftung der Bahn beginnt, ist bestritten und es wird besser sein, auf diese Kontroverse

* § 36 E.V.O.; Eger S. 164 ff.

später bei der Haftpflicht des Reisenden und der Bahn zu sprechen zu kommen.

Wenn ein Gepäckstück in Verlust geraten ist, so ist, um dem Reisenden den Beweis für die erfolgte Abforderung zu sichern, durch § 34 E.V.O. den Gepäckabfertigungsstellen die Pflicht auferlegt, auf Verlangen des Reisenden die erfolgte Abforderung auf dem Gepäckschein mit Angabe des Datums zu bescheinigen.

Dies erhält dem Reisenden die sonst unter Umständen erlöschende Haftung der Eisenbahn. Auf die Haftung selbst werde ich unten noch ausführlicher zu sprechen kommen.

Wenn das Gepäck nicht sofort abgeholt wird, so entsteht eine weitere gesetzliche Verpflichtung der Eisenbahn, nämlich die Pflicht, das Gepäck aufzubewahren.

§ 16.

3b. Die Aufbewahrung des Freigepäcks.

Wenn hier von der Pflicht der Eisenbahn, das Freigepäck aufzubewahren, kurz die Rede sein soll, so ist damit nicht die in § 38 V.O. normierte Pflicht der Gepäckbewahrung zu verstehen. Dieser Paragraph scheidet für das Freigepäck aus, denn letzteres, wie das Handgepäck, setzt eine Aufgabe bezw. ein Verbringen in den Waggon voraus. Vorher ist die Voraussetzung der Lösung einer Fahrkarte nicht gegeben und erst dadurch entsteht der Anspruch auf Freigepäck. Ein Gepäck, das nur vorübergehend, ohne dass die Lösung einer Fahrkarte verlangt wird, aufbewahrt wird, ist kein Freigepäck.

Hier soll die Rede von dem Freigepäck sein, das von dem Reisenden aus irgend einem Grunde nicht abgeholt wird und von der Bahn einstweilen pflichtgemäss aufbewahrt werden muss. § 34 V.O. sagt:

> „Für den Verlust von Reisegepäck haftet die Eisenbahn nur, wenn das Gepäck binnen acht Tagen nach Ankunft des Zuges, zu welchem es aufgegeben ist (§ 33 Abs. 2), auf der Bahnstation abgefordert wird.“

Auf diese Aufbewahrung nun einfach die Grundsätze des Lagergeschäfts § 416—425 H.G.B. anzuwenden, wäre

verfehlt, denn die Eisenbahn betreibt diese Lagerung des Gepäcks nicht als Selbstzweck. Ausserdem ist die Gebühr so gering bemessen, dass die Einnahmen, wenn man das Lagergeschäft vollständig von den andern Betrieben trennen würde, die Auslagen niemals decken würden. Diese Aufbewahrung entspringt vielmehr allgemeinen Prinzipien, denen der Zweckmässigkeit und Billigkeit.

Das Gesetz hat der Bahn, die ja an sich die Regel aufstellen könnte, dass sie für Gepäck, das nicht am nämlichen Tage noch abgeholt wird, keine Haftung übernehme, im Interesse des Reisenden Schranken auferlegt und diesem wieder im Interesse der Bahn.

Man kann auch der Bahn nicht zumuten, die Gepäckstücke unter voller Haftung in tempus infinitum aufzuheben.

Die Paragraphen des H.G.B. über das Lagergeschäft sind in dieser Hinsicht sowohl im Allgemeinen als im Speziellen vollkommen unanwendbar.

Dass auch § 38 V.O. nicht anwendbar ist, habe ich oben bereits erwähnt.

Es ist diese Aufbewahrung juristisch als accessorischer Vertrag zum Transportvertrag aufzufassen, auf den die §§ 688 ff. B.G.B. mit den entsprechenden Modifikationen anwendbar sind mit dem Unterschied, dass der Anspruch auf Vergütung nicht vertragsmässig, sondern kraft Gesetzes entsteht (§ 33 III V.O.).

Es kommt nun häufig vor, dass Gepäckstücke aus beliebigen Gründen nicht mehr abgeholt werden. Die Haftung der Bahn erlischt nach acht Tagen (§ 34 III V.O.).

Nun hat sie aber die nicht abgeforderten Gegenstände immer noch in Händen.

Man kann der Bahn nicht zumuten, diese zu behalten, denn bei einem grossen Betrieb sammeln sich infolge der mehr oder weniger grossen Vergesslichkeit der Menschen Gegenstände in grossen Mengen an. Man kann sich leicht davon überzeugen, wenn man die Versteigerungsausschreibungen der Bahn liest. Es wären diese Gegenstände, abgesehen davon, dass viele rasch und leicht verderbliche darunter sind, für die Bahn zum grossen Teile unbrauchbar.

Diese Gegenstände werden als Fundsachen betrachtet

und es finden deshalb alle diesbezüglichen Rechtssätze Anwendung (§ 978 ff. B.G.B.).

Es sind dies, ohne näher darauf einzugehen, die Rechtssätze über den Fund in öffentlichen Verkehrsanstalten, über die öffentliche Bekanntmachung, die öffentliche Versteigerung und die dreijährige Frist.

In vorstehendem war schon verschiedentlich von Haftung die Rede; dies leitet über zum folgenden:

IV. ABSCHNITT.

Die Grundsätze der Haftung.

§ 17.

1. Im allgemeinen.

Eines der wichtigsten Kapitel in der Lehre vom Freigepäck ist das von der Haftung der Eisenbahn und des Reisenden. Während sich die Haftpflicht des Besitzers des Gepäcks für einen etwa durch die Beschaffenheit des Gepäcks verursachten Schaden nach den allgemeinen Regeln des bürgerlichen Rechtes bemisst, sind für die Haftung der Eisenbahn primär massgebend die Bestimmungen des H.G.B.

Eine Haftung setzt immer einen vom Normalen abweichenden Zustand voraus und dieser Zustand ist die Folge, dass das vorher harmonische Verhältnis zwischen dem Reisenden und der Bahn zu einem gespannten wird, das sich so zuspitzen kann, dass zuletzt die ultima ratio des bürgerlichen Rechtlebens, das Gericht angerufen werden muss.

Nun wäre es der Eisenbahn, infolge der Monopolstellung, die sie tatsächlich einnimmt, nicht schwer, diesen dem Reisenden winkenden Rechtsschutz illusorisch zu machen. Dies erreicht sie dadurch, dass sie schon bei Eingehung des die Haftung begründenden Vertrages dem Reisenden Bedingungen diktiert, die ihn und sein Gut schutzlos der Bahn übergeben. Dass diese Gefahr sehr nahe liegt, hat der Gesetzgeber richtig erkannt und deshalb eine Reihe Bestimmungen absoluten Rechts aufgestellt, die den Zweck haben, dem Reisenden seitens der Eisenbahn eine sorgfältige Behandlung sowohl seiner Person als seines Gepäckes zu sichern.

Natürlich mussten auf der andern Seite der Eisenbahn verschiedene Erleichterungen zu teil werden, die ihre Ursache in der Grösse der Betriebe und dem damit zusammenhängenden Interesse an einer möglichst glatten und raschen Abwicklung ihrer verschiedenen Aufgaben haben.

Dies ist auch der Grund, warum für die Haftung der Eisenbahn die Vorschriften des bürgerlichen Rechtes nicht genügten, sondern besondere Bestimmungen aufgestellt werden mussten.

Es kann natürlich hier nicht meine Aufgabe sein, in folgendem genau auf die einzelnen Haftungsbestimmungen einzugehen, sondern ich will lediglich einige Grundzüge feststellen, die für das Freigepäck von besonderer Wichtigkeit sind, um die Systematik der Darstellung nicht zu zerstören.

§ 18.

a) Begründung der Haftung.

Die Haftung sowohl der Eisenbahn als auch des Reisenden der Eisenbahn gegenüber aus dem Transportvertrag entsteht erst in dem Moment des Abschlusses des Transportvertrages.

Es kann natürlich genug Fälle geben, wo sowohl die Eisenbahn als auch der Reisende, sei es vor Abschluss, sei es nach Beendigung des Transportvertrages in die Lage kommt, haften zu müssen. Dann haften sie aber nicht aus dem Transportvertrag, sondern wie jeder Dritte, nach den Grundsätzen des bürgerlichen Rechts mit der Modifikation, dass durch § 458 H.G.B. mit § 9 V.O. der § 831 B.G.B erweitert ist, also auf den Nachweis der „culpa in eligendo vel respiciendo" wenigstens für die Bahn verzichtet ist.

Es ist hier an den bisherigen strengen Grundsätzen der Haftung aus dem römischen receptum festgehalten, und diese strenge Haftung gilt nicht nur für den durch mangelhafte Transportausführung entstehenden, sondern für jeden sei es auf welche Weise auch immer verursachten Schaden.

Man kann also nur den Zeitpunkt der Begründung der Haftpflicht aus dem Transportvertrag fixieren und dafür ist wieder der Gepäckschein von Wichtigkeit, der ein Mittel ist, um die Haftung geltend machen zu können.

Bei der Haftung selbst kann man unterscheiden: Eine Haftung, die kraft Gesetzes und eine Haftung, die kraft Vertrages entsteht.

Es ist jedoch die Haftung kraft Gesetzes durch § 471 H.G.B. zu einer absoluten gemacht. Doch kann ausserhalb des Bannkreises dieses Paragraphen durch die Vorschriften der V.O. oder sonstiger Vorschriften mit rechtsbegründender Wirkung sehr wohl eine Verstärkung der Haftung normiert werden, denn einer Ausdehnung der Haftpflicht der Eisenbahnen steht § 471 nicht im Wege.

Die Haftung selbst entsteht in dem Moment, in dem das Gut entweder verloren geht, beschädigt wird, oder sonst ein vom Normalen abweichender Zustand eintritt.

§ 19.

b) Ausschluss der Haftung.

Unmittelbar an die Erörterung der Begründung der Haftung muss sich die weitere Frage anschliessen, ob es nicht besonders gelagerte Fälle gibt, in denen eine Haftpflicht der Bahn entweder gar nicht zur Entstehung kommt, oder für den Fall, dass sie entstanden ist und eine Zeitlang fortgedauert hat, durch das Eintreten gewisser Ereignisse erlischt. Für den Fall dass eine Haftung der Bahn gar nicht zum Entstehen kommt, sind ganz bestimmte gesetzliche Normen aufgestellt, die sich jedoch fast alle auf das Frachtgut beziehen, durch § 34 V.O. aber, soweit sie sinngemässe Anwendung finden können, auch auf das Gepäck ausgedehnt worden sind.

Die Grundregeln für den Ausschluss der Haftung der Bahn — für den Reisenden kommen sie nur teilweise in Betracht — finden sich in § 456, 459 H.G.B., § 75, 77 V.O.

In diesen Paragraphen des H.G.B. wie der V.O., welche sich im wesentlichen decken, sind die Hauptgründe des Ausschlusses angegeben:

1. Verschulden des Reisenden;
2. höhere Gewalt (vis major);
3. Mängel der Verpackung;
4. natürliche Beschaffenheit des Gutes.

Von § 459 H.G.B. und § 77 V.O. ist nur die eine Bestimmung, die sich schon in § 456 und § 75 V.O. findet, nämlich die über den inneren Verderb des Gutes von Wichtigkeit. Die sämtlichen hier getroffenen Bestimmungen können wie auf das Gepäck, so auch auf das Freigepäck ohne weiteres angewandt werden.

Ich kann hier unmöglich diese einzelnen Fälle nach allen Richtungen hin zergliedern, sondern ich muss mich darauf beschränken, ihr Verhältnis zum Freigepäck nur zu streifen. Diese erwähnten vier Ausschlussgründe qualifizieren sich als Einreden der Bahn im Falle, dass das Gut irgendwie in anormalem Zustand oder gar nicht in die Hände des Aufgebers gelangt. Die Eisenbahn hat die Beweispflicht, dass eine oder mehrere dieser Einreden ihre Schuld ausschliessen, denn die Präsumption, die § 75 mit § 34 I V.O. und § 456 H.G.B. aufstellen, setzt ein Verschulden der Bahn in diesen Fällen voraus.

Der Reisende hat lediglich den Nachweis zu führen, dass er das Gepäck der Bahn zur Beförderung übergeben und dass er dasselbe nicht in normalem Zustand oder gar nicht erhalten hat.

Den weiteren Beweis dafür, dass sie kein Verschulden daran trifft, hat die Eisenbahn zu führen.

Der Zweckmässigkeit halber ist es nun empfehlenswerter, nicht die Fälle, in denen die Bahn haftet, sondern die, in denen sie nicht haftet, ins Auge zu fassen.

1. Verschulden des Reisenden.

Jedes Verschulden, sei es dolus oder culpa des Verfügungsberechtigten, also nicht eines Dritten, das in kausalem Zusammenhang mit dem Schaden, den das Gepäck erleidet, steht, befreit die Eisenbahn von ihrer Haftung.

2. Es befreit die Eisenbahn höhere Gewalt.

Diese braucht nicht immer identisch zu sein mit unabwendbaren Naturereignissen. Über eine treffende, umfassende Definition des Begriffes der höheren Gewalt wurde von jeher viel gestritten.

Am zweckmässigsten dürfte es jedoch sein, der Definition zu folgen, der sich unser Deutsches Reichsgericht angeschlossen hat. Unter höherer Gewalt sind nämlich diejenigen äusseren Ereignisse zu verstehen, deren Vermeidung durch Vorkehrungen, welche im konkreten Fall zu dem durch dieselben zu erreichenden Erfolg nach der allgemeinen Verkehrsanschauung in vernünftigem Verhältnisse stehen, unmöglich ist.

Ob ein bestimmtes äusseres Ereignis als vis major aufzufassen ist, ist nach der konkreten Sachlage zu beurteilen, fordert aber objektiv die Unabwendbarkeit des Ereignisses durch die nach Lage der Sache gebotenen Vorsicht und dann die Unüberwindlichkeit des eingetretenen Ereignisses durch entsprechendes menschliches Bemühen.*

Dies dürfte den Begriff der höheren Gewalt genügend charakterisieren, auf Einzelheiten einzugehen, ist hier nicht möglich.

3. Ein weiterer Exkulpationsgrund für die Bahn sind Mängel der Verpackung.

Dieser Fall ist eigentlich nur ein spezieller der unter Ziffer 1 behandelten Fälle, die von dem Verschulden des Verfügungsberechtigten handeln. Es ist aber wohl zu rechtfertigen, dass der Gesetzgeber diesen wichtigen und überaus häufig vorkommenden Fall noch besonders aufführte, zumal eine Besonderheit hier sehr bemerkenswert ist.

Wenn es sich nämlich um äusserlich erkennbare Mängel der Verpackung handelt, dann kann die Bahn die Beförderung, also den Abschluss des Transportvertrags verweigern. Dies dürfte beim Freigepäck zu unendlichen Komplikationen führen. Oder sie nimmt das Gepäckstück an, hat aber dann das Recht, einen diesbezüglichen Vermerk in dem Gepäckschein aufzunehmen. Dies befreit sie dann von der Haftung, aber nur für den infolge der mangelhaften Verpackung entstehenden Schaden.**

Bei Fahrrädern ist die Haftung aus dem Transportvertrag eo ipso ausgeschlossen, wenn sie unverpackt aufgegeben

* Näheres siehe: Entschl. d. R.O.H.G.B. 5 S. 91, B. 8 S. 159, B. 12 S. 247, B. 20 S. 104, B. 25 S. 338, E. d. R.G. siehe b. Eger S. 489, Hertzer S. 134.
** Eger S. 126 ff.; Hertzer S. 42.

werden, vergl. § 32 Abs. 7 V.O. Wenn die Bahn trotz sichtbarer äusserer Mängel der Verpackung den Transport vorbehaltlos bestätigt, so haftet sie für allen Schaden, auch für den durch die mangelhafte Verpackung entstandenen. Arglist des Absenders schliesst die Haftung wieder aus. Der Beweis dafür dürfte ja meistens sehr schwer zu führen sein, doch ist die Beweisfrage keine Rechtsfrage.

4. Natürliche Beschaffenheit des Gutes.

Ebenso wie Ziffer 3 ist ein spezieller Fall der sogenannte innere Verderb, der sich, wie sich verschiedene Autoren* ausdrücken, als eine besondere Spezialeinrede der höheren Gewalt darstellt. Es ist dies der innere Verderb des Gutes, der sich in gewissen Fällen trotz der normalen Vorsichtsmassregeln seitens der Bahn und des normalen Verlaufs des Transportes nicht hintanhalten lässt.

Weiter darauf einzugehen, insbesondere die verschiedenen Arten des Verderbs, wie sie § 75 E.V.O. m. § 456 H.G.B. anführt, anzuführen, halte ich hier für nicht am Platze.** Ein ganz besonders gelagerter Fall ist noch der, der in § 31 II V.O. angeführt ist. Dieser schliesst die Haftung der Bahn für den Fall aus, dass durch das Nichtentferntsein älterer Beförderungszeichen eine Verschleppung des Gepäcks und dadurch ein Schaden entsteht. Dieser Fall ist natürlich nicht für das Handgepäck, sondern nur für das aufgegebene Freigepäck von Relevanz.

Der Reisende hat, falls er Schadenersatz beansprucht, den Beweis zu führen, dass die Entstehung des Schadens und das Vorhandensein der älteren Beförderungszeichen nicht kausal zusammenhängend waren.

Über die Gültigkeit dieser Vorschrift besteht lebhafter Streit. Nach der einen Ansicht ist dieser Abs. 2 nach 466 I und 471 I H.G.B. ungültig.***

Wenn die Eisenbahnverwaltung mit solchen Zeichen versehene Gepäckstücke, statt sie zurückzuweisen, annimmt und die Zeichen nicht beseitigt oder sonst unschädlich macht,

* Eger S. 491; Schott S. 330; Thöl III S. 42; Hertzer S. 135.
** Siehe Eger S. 492, Hertzer S. 135.
*** Thöl III S. 111.

so haftet sie, weil sie sich im Falle des Verlustes nicht darauf berufen kann, dass die Zeichen höhere Gewalt oder äusserlich erkennbare Mängel der Verpackung seien und im Falle der Verspätung nicht darauf, dass sie diese durch Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht habe abwenden können, denn sie konnte und musste die mögliche Gefährlichkeit der Zeichen erkennen und abwenden.

Dagegen wendet sich Goldschmidt* mit dem Einwand, dass dem Absender doch auch einige Sorgfalt zugemutet werden müsse und dass durch die Schuld des Absenders entstandener Schaden nicht vom Frachtführer zu tragen sei. Anschliessend daran wendet Eger** ein, dass wegen der Schnelligkeit der Abfertigung von Gepäckstücken die Entfernung älterer Zeichen mit rationellen Mitteln und Kräften nicht durchführbar sei, für den entstehenden Schaden also der Exkulpationsgrund der vis major vorliege.

Die Auslegung scheint mir allerdings mehr geeignet, der Bequemlichkeit des abfertigenden Personals Rechnung zu tragen als der rechtlichen Natur dieser Vorschrift.

Ich muss mich daher der Ansicht Hertzers,*** der den Standpunkt Thöls vertritt, anschliessen, der ebenfalls die Schnelligkeit der Abfertigung nicht als Rechtsgrund für den Ausschluss der Haftung gelten lässt.

Im übrigen steht es der Eisenbahn ja frei, beim Vorhandensein älterer Beförderungszeichen das Gepäck als ungenügend verpackt zu bezeichnen § 31 I E.V.O. und so sich der Haftung zu entschlagen.

Übrigens haftet die Eisenbahn nach § 31 II E.V.O. nur für d e n Schaden nicht, der durch Verschleppung entsteht; beim Verlust bleibt es bei den andern Bestimmungen.

§ 20.

c) Beschränkung der Haftpflicht der Eisenbahnen.

In gewissen Fällen kollidiert das Bedürfnis des Reisenden, sein Gepäck mitschaffen zu lassen mit der ausserordentlichen Schwierigkeit eines normalen Transports.

* Goldschmidt Bd. XXVI S. 611.
** Eger S. 129.
*** Hertzer S. 42, 43.

Man muss nun einerseits dem Verkehrsbedürfnis Rechnung tragen, andrerseits aber der Eisenbahn auch nicht zumuten, die unbedingte und uneingeschränkte Haftung für Sachen zu übernehmen, die einer ganz besonderen Gefahr, weniger des Verlustes, als der Beschädigung ausgesetzt sind.

Wenn man auf die freie Vertragsbildung angewiesen wäre, würde sich die Bahn überhaupt weigern, solche Gepäckstücke zu befördern und dadurch eine unverhältnismässige Schlechterstellung des Publikums herbeiführen. Daher musste das Gesetz eingreifen und einen Mittelweg schaffen, der den Interessen beider Parteien Rechnung trug. Andererseits spielt vielleicht auch der Gesichtspunkt mit herein, dass im gewöhnlichen bürgerlichen Rechte der Schadenersatz nach § 252 B.G.B. auf Ersatz alles Schadens geht. Dies kann man der Bahn von verschiedenen Gesichtspunkten aus nicht zumuten. Denn abgesehen von dem juristisch nicht massgebenden Gesichtspunkte, dass dadurch der Unredlichkeit Tür und Tor geöffnet würde, kann man auch von der Eisenbahn nicht verlangen, für ein so geringes Entgelt, wie es ganz besonders beim Freigepäck bezahlt wird, ein unbeschränktes Risiko zu übernehmen. Dass etwaige Bestimmungen hauptsächlich dem Frachtverkehr Rechnung tragen und auf das Gepäck, besonders das Freigepäck, nur in sehr beschränktem Masse Anwendung finden können, erhellt sich aus der Lage der Sache.

Auf die einzelnen Fälle der Haftungsbeschränkung einzugehen, hat hier kein Interesse, es möge genügen, kurz den Hauptfall der Haftungsbeschränkung, nämlich den des § 78 V.O. mit § 460 H.G.B. hervorzuheben.

Es ist dies die Haftung für Gewichtsverluste und die Schaffung des sogenannten Normalsatzes.*

Ein anderer Fall ist auch in § 77 V.O. gegeben. Doch wie schon gesagt, ist hier nicht der Ort, dies näher zu erörtern, um so mehr als die hier aufgeführten Fälle wohl häufig beim Frachtgut, aber sehr selten oder nie beim Freigepäck eintreten werden.

Allerdings muss der besondere Fall des § 34 IV V.O. noch näher erörtert werden, der spezielle Bestimmungen der

* Eger S. 512 ff., Hertzer S. 140.

Haftungsbeschränkung für das Reisegepäck und auch für das Freigepäck schafft.

Da die allgemeine Festsetzung eines Höchstbetrages unter den dem Frachtgutverkehr angepassten Voraussetzungen nicht geeignet war, hat das H.G. § 465 II der V.O. diese Festsetzung überlassen.

Dies geschah in § 34 IV V.O. unter den drei Bedingungen, dass die Beschränkung des Höchstbetrages

1. die Genehmigung der Landesaufsichtsbehörden,
2. die Zustimmung des Reichseisenbahnamtes,
3. die Festlegung im Tarif fordere.*

Auf die Frage, ob dies zulässig sei, will ich nicht weiter eingehen, da diese Erörterung für die Behandlung des Freigepäcks unwesentlich ist und uns auch hier zu weit vom eigentlichen Thema entfernen würde.

§ 21.

2. Arten der Haftung und Höhe der Entschädigung.

Es sind nur noch kurz die Arten der Haftung zu erörtern.

1. Haftung für Beschädigung.

Es ist die durch den Vertrag eingegangene Pflicht der Eisenbahn, gemäss dieses abgeschlossenen Transportvertrages das Freigepäck unbeschädigt am Bestimmungsort abzuliefern.

Nun kommt es nicht allzu selten vor, dass das Gepäck auch ohne direktes Verschulden der Bahn oder ihrer Angestellten durch die auf dem Transport nötige Behandlungsweise Beschädigungen erleidet.

In den meisten Fällen hat sich die Eisenbahn teils durch Beschränkung, teils durch Ausschluss der Haftung gesichert, wie durch den § 460 H.G.B. und § 78 V.O. festgesetzten Normalsatz.

Sonst haftet die Bahn für Beschädigung nach den allgemeinen Bestimmungen.

2. Für Verlust.

Mehr als Beschädigung ist Verlust des Gepäckes. Der Grund des Verlustes ist insoweit gleichgültig, als nicht der

* Eger S. 157 ff., Hertzer S. 51.

Eisenbahn die Exkulpationsgründe des § 456 H.G.B. mit § 75 V.O. zur Seite stehen.

Hinsichtlich des Gepäckes selbst hat nun die Eisenbahn noch einen besonderen Exkulpationsgrund, der in § 465 H.G.B. und § 34 V.O. normiert ist, nämlich die Behauptung des Verstreichenlassens der gesetzlichen achttägigen Reklamationsfrist.

Hat der Absender das Gepäck innerhalb dieser 8 Tage, gerechnet vom frühesten Termin der Ablieferungsmöglichkeit aus, reklamiert, so haftet die Eisenbahn für Verlust während der ganzen Verjährungsfrist. Diese läuft nicht von der Reklamation ab, sondern nach § 414 II H.G.B. erst von dem Ablauf des Tages, an dem die Ablieferung hätte bewirkt sein sollen.

Eine Beschränkung der Haftung auf einen Maximalbetrag ist zulässig und es war davon schon oben bei der Haftungsbeschränkung die Rede.

Wenn nun das verloren gegangene Gut vom Absender rechtzeitig reklamiert worden ist, ist die Eisenbahn innerhalb der gesetzlichen Grenzen schadensersatzpflichtig. Findet sich das Gut später wieder vor, so hat es die Eisenbahn auf Verlangen auszuliefern, natürlich gegen Rückerstattung des geleisteten Schadensersatzes. Für den trotzdem noch vorhandenen Schaden muss sie allerdings noch aufkommen. Tritt nun der Fall der späteren Auffindung ein, so wird dies dem früheren Besitzer angezeigt mit der Aufforderung, das Stück wieder anzunehmen.*

Er ist zur Annahme nicht verpflichtet und nimmt er das gefundene Stück nicht an, so kann die Bahn nach Gutdünken darüber verfügen und behandelt das Stück als überzähliges. Davon wird jedoch noch unten die Rede sein.

§ 22.

a) Höhe der Entschädigung.

Im bürgerlichen Rechte schafft der § 249 mit § 252 B.G.B. den prinzipiellen Rechtszusatz, dass im Falle der ein-

* § 82 E.V.O.; Eger S. 531 ff.; Hertzer S. 144.

tretenden Schadenersatzpflicht aller Schaden, auch der entgangene Gewinn ersetzt werden muss.

Im Eisenbahnrechte sind nun mit Recht ganz von den Bestimmungen des bürgerlichen Rechts abweichende aufgestellt worden.

Aus den nämlichen Gründen, aus denen, fussend auf der Sonderstellung der Bahn, die sonstigen Bestimmungen auf anderen Gebieten abweichend geregelt worden sind, musste auch hier eine besondere Behandlungsweise eintreten.

Auf die einzelnen Bestimmungen hier einzugehen, hat keinen Zweck, denn diese beruhen alle auf dem Grunde, die Eisenbahn nicht zu schlecht zu stellen, da sie bei der Grösse ihres Betriebes in Gefahr geraten könnte, allzusehr benachteiligt zu werden und zwar deshalb, weil sie dem einzelnen Falle nicht die gleiche Aufmerksamkeit entgegenbringen kann wie der Passagier.

Dies wäre nun allerdings bei Gepäck, besonders beim Freigepäck, das schon zufolge seiner gesonderten Behandlungsweise grössere Sorgfalt erfordert, weniger zu befürchten, doch hielt man es nicht für angezeigt, Sonderbestimmungen in dieser Hinsicht für das Gepäck zu treffen.

Es sind hier nur einige grundsätzliche Bestimmungen hervorzuheben. Einmal die, dass der Satz des § 252 B.G.B., nämlich, dass der zu ersetzende Schaden auch den entgangenen Gewinn umfasst, nur bei Vorsatz und grober Fahrlässigkeit der Eisenbahn Anwendung findet;* dann, dass das Risiko, das der Bahn aufgebürdet wird, dadurch etwas gemildert wird, dass nach § 457 H.G.B. mit § 80 V.O. im Gegensatz zu § 430 H.G.B. der gemeine Handelswert zu ersetzen ist, den das Gut vom Orte der Absendung im Zeitpunkt der Annahme zur Beförderung hatte.

Diese Bestimmung kommt eigentlich für das Freigepäck kaum oder gar nicht in Betracht, da sie auf kursmässige Güter zugeschnitten ist. Zuletzt ist noch hervorzuheben, dass nach § 465 H.G.B. mit § 34 V.O. ein Höchstbetrag für den zu ersetzenden Schaden festgesetzt werden kann, wie oben schon näher ausgeführt wurde.

* Hertzer S. 54.

§ 23.

b) Haftung für rechtzeitige Lieferung des Freigepäcks.

Eine Art der Haftung, die wohl gerade für das Gepäck von besonderer Wichtigkeit ist, ist die für rechtzeitige Lieferung.

Wenn bei einem Frachtgut eine Verspätung von Tagen ohne Schaden für den Interessenten eintreten kann, so kann beim Gepäck eine Verspätung von einigen Stunden von grösstem Einfluss sein. Denn die verspätete Lieferung des Gepäcks kann die ganze beabsichtigte Reise, event. Weiterreise des Inhabers in Frage stellen.

Nehmen wir als Beispiel an, es führe jemand mit der Bahn an einen Ort, wo eine Hochzeit oder ähnliche Festlichkeit stattfinden soll. Der als Freigepäck aufgegebene Koffer bleibt aus Versehen liegen, oder kommt an einen andern Ort als den Bestimmungsort und mit ihm die darin befindliche Festkleidung des Gastes, der von Minute zu Minute auf das Eintreffen des Koffers wartet und endlich entweder auf die Teilnahme an dem Fest verzichten muss, oder sich dieselbe nur mehr mit erheblichen Kosten erkaufen kann. Dies ist ein Beispiel, das die Wichtigkeit einer ganz pünktlichen Lieferung zu zeigen geeignet ist. Infolgedessen ist auch diesem Moment, das im bürgerlichen Rechte eigentlich nur im § 361 B.G.B., der vom Fixgeschäft handelt, zum Ausdruck kommt, im Eisenbahnrecht eine weit grössere Sorgfalt gewidmet.

Das H.G.B. normiert zuerst in § 466 die Haftpflicht der Eisenbahn für diesen Fall. Der § 36 V.O. deckt sich im wesentlichen mit dem § 466 des H.G.B., macht aber von der in diesem Paragraphen im Abs. 2 ausgesprochenen Befugnis, an Stelle des Frachtwerts einen andern Höchstbetrag zu bestimmen, Gebrauch. Doch hat dieser festgesetzte Höchstbetrag tarifarische Bedeutung. Die Eisenbahn haftet dann nicht für die verspätete Lieferung, wenn diese durch sie zwar nicht herbeigeführt, aber auch nicht abgewendet werden konnte.*

Dies ist etwas weniger als der Begriff der höheren Ge-

* Eger S. 165.

walt, aber mehr als die im Prinzip angenommene Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers.

Der Reisende hat hierbei die Existenz, sowie die Höhe des Schadens und den Kausalzusammenhang desselben mit der Versäumnis nachzuweisen; die Eisenbahn hat den oben erwähnten Exkulpationsgrund als Einrede.

In § 36 V.O. ist noch auf § 88 V.O. hingewiesen, wonach bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit der Bahn der volle Schaden, der durch die verspätete Lieferung erfolgt ist, ersetzt werden muss.

§ 24.

3. Erlöschen der Haftung im allgemeinen.

Nun kann die Eisenbahn nicht für alle Zeit ohne Einschränkung haften. Es ist bei der Grösse und Mannigfaltigkeit ihres Betriebes schon eine Forderung der Gerechtigkeit, dass ihre Haftung nicht allzulange hinausgedehnt wird, ja es ist sogar billig, die Haftung zeitlich erheblich einzuschränken.

Für den Reisenden ist es leicht möglich, seine Beweise für die Beschädigung oder den Verlust seines Gepäcks zu sammeln und unter Umständen nach langer Zeit vollwirksam geltend zu machen, während der Bahn durch die immer neu eintretenden, sich häufenden Fälle die Geltendmachung und vor allem der ihr obliegende Beweis der exkulpierenden Einreden immer schwieriger wird. Oben war schon davon die Rede, in welchen Fällen die Haftung für Freigepäck eingeschränkt oder ausgeschlossen wird.

Im folgenden soll kurz die Rede von den normalen Erlöschungsgründen der Haftung sein, die sich übrigens von denen des bürgerlichen Rechts kaum unterscheiden.

§ 25.

a) Erlöschen der Haftung durch unbeanstandete Abnahme.

Nach den gewöhnlichen Prinzipien des bürgerlichen Rechtes würde ein Anspruch des Reisenden auf Entschädigung durch die Bahn mit dem Momente der unbeanstandeten Annahme, event. nach Ablauf einer Frist für äusserlich nicht sofort erkennbare Schäden aufhören.

Dies gilt im wesentlichen auch für das Erlöschen der Haftung der Bahn für Freigepäck, jedoch sind auch hier wieder entsprechend der Sonderstellung der Bahn gewisse Modifikationen gegeben. Diese sind festgelegt in § 464 H.G.B., wiederholt in § 90 V.O., der seinerseits wieder innerhalb des zulässigen Rahmens noch weitere Vorschriften aufstellt.

Ich halte es nicht für angezeigt, auf diese Modifikation näher einzugehen, es möge genügen, das Prinzip festgestellt zu haben. Höchstens ist noch die Frist für die Geltendmachung des Ersatzanspruches des Reisenden zu erwähnen, die bei äusserlich nicht erkennbaren Mängeln eine Woche beträgt, bei Verspätung 14 Tage (§ 90 II V.O.) und der Umstand, dass für Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit der Bahn diese Erlöschungsgründe nicht gelten.

Noch eine kurze, zivilprozessuale Bemerkung wird hier am Platze sein, nämlich dass das an das Gericht zu richtende Gesuch des Geschädigten nach den Formen des § 480 Z.P.O. beim zuständigen Amtsgericht eingebracht werden muss. (§ 164 G.fr.G.)

§ 26.

b) Erlöschen der Haftung durch Entschädigung des Berechtigten.

Der einfachste und radikalste Erlöschungsgrund der bereits in Anspruch genommenen Haftung der Bahn ist Entschädigung des Reisenden, dessen Gepäck beschädigt oder zu Verlust geraten ist. Wie diese Entschädigung zu erfolgen hat, ist im H.G.B. nicht ausgedrückt.

Die V.O. hat dem Umstand, dass es in den meisten Fällen wünschenswert ist, ein wiedergefundenes Gepäckstück dem früheren Besitzer wieder auszuhändigen, dadurch Rechnung getragen, dass sie in § 82 bestimmte, dass ein Reisender auch nach stattgefundener Entschädigung das Recht habe, die portofreie Zusendung des wieder aufgefundenen Gutes gegen Rückerstattung der geleisteten Entschädigung zu verlangen.

Diese Bestimmung normiert zwar keine neue Haftung der Bahn, es kann aber bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit derselben noch in diesem Stadium eine erhöhte Haftung eintreten als vorher bestand. Doch geschieht dies nur, wenn

der Reisende einen diesbezüglichen Vorbehalt bei Annahme der Entschädigung gemacht hat.

Dieser Vorbehalt ist dann wirkungslos und der Reisende kann die eben ausgesprochene erhöhte Haftung nicht mehr in Anspruch nehmen, wenn vier Monate seit der vereinbarten Lieferzeit verflossen sind. Die Formalien, die hierbei zu beobachten sind, dürften nicht von Interesse sein. Sonst erlischt die Haftung in allen Fällen durch Entschädigung des Reisenden, mag dieser den vollen Schaden ersetzt bekommen haben oder nicht, es sei denn, dass er den Nachweis führt, dass ihm der oben erwähnte strengere Haftungsgrund der Bahn für dolus oder culpa erst nach dem Erhalten der Entschädigung bekannt geworden sei.

In der Annahme der Entschädigung liegt nämlich dann, wenn der Reisende gleichzeitig um Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der Bahn wusste, ein stillschweigender Verzicht auf die Inanspruchnahme der erhöhten Haftung.

Die Entschädigung hat in Geld zu erfolgen und zwar in deutscher Reichswährung. Auf eine andere Art der Entschädigung braucht sich der Reisende nicht einzulassen; besonders auch nicht auf einen Naturalersatz, der zwar nach den Grundsätzen des bürgerlichen Rechts zulässig wäre, meines Erachtens aber im Eisenbahnverkehr nicht recht durchführbar ist.*

§ 27.

c) Erlöschen der Haftung durch Verjährung.

Der dritte Erlöschungsgrund der Haftung ist die Verjährung der dem Reisenden gegen die Bahn zustehenden Ansprüche.

Während das bürgerliche Recht als kleinste Verjährungsfrist zwei Jahre kennt (§ 196 B.G.B.), stellt das H.G.B. in § 470 und die V.O. in § 61 und § 91 eine solche von einem Jahre auf, eine Frist, welche keineswegs zu kurz bemessen ist, da sie der Grösse und Beweglichkeit des Betriebes der Bahn Rechnung tragen muss.

Auf die Verjährung der Ansprüche für Zurückerstattung zuviel erhobener Fracht will ich nicht näher eingehen, da dies ja beim Freigepäck wegfällt.

* Schott S. 383; Hertzer S. 142.

Nur die Verjährung der Ansprüche des Reisenden für Verlust, Beschädigung oder verspätete Lieferung des Gepäcks will ich noch kurz streifen. Nach § 454 H.G.B. finden die Bestimmungen über das Frachtgeschäft auf das Transportgeschäft der Eisenbahn Anwendung, also § 439 mit § 414 H.G.B. Es kann jedoch die V.O. diese Bestimmungen nach § 454 H.G.B. abändern.

Die hier ausgesprochenen Grundsätze hat die V.O. bestehen lassen, nur hat sie dieselben den Bedürfnissen der Bahn angepasst. Die Verjährungsfrist ist ein Jahr. Sie beginnt im Falle der Entschädigung oder Minderung mit dem Ablauf des Tages, an dem die Ablieferung stattgefunden hat, im Falle des Verlustes oder der verspäteten Ablieferung mit dem Ablauf der reglements- oder tarifmässigen Lieferfrist (§ 91 II). Dies ist so klar, dass weitere Erörterungen sich von selbst erledigen.

Für die Berechnung des Beginnes der Frist sind die Vorschriften der §§ 187 I, 188, 191 und 193 B.G.B. einschlägig. Während die Unterbrechung der Verjährung sich ebenfalls nach den allgemeinen Grundsätzen des B.G.B. beurteilt, § 91 IV V.O. mit §§ 208 ff. B.G.B., sind für die Hemmung der Verjährung besondere, auf die Eisenbahn zugeschnittene Gründe aufgestellt. Es ist schriftliche Anmeldung bei der Eisenbahnverwaltung nötig. Ergeht auf die Anmeldung des Anspruchs ein diesen abweisender Bescheid, so läuft mit dem Tag dieser schriftlichen Bekanntmachung, mit der Zustellung des Bescheides, die Frist wieder weiter; es wird also die Verjährung, solange die Anmeldung unbeschieden bei der Verwaltung liegt, gehemmt. Weitere diesbezügliche Gesuche haben diese Wirkung nicht mehr. Besondere Bestimmungen sind in Abs. 5 für die Aufrechnung gestellt. Die in Abs. 1 bezeichneten Ansprüche können nur dann nach Ablauf der Verjährung noch aufgerechnet werden, wenn eine schriftliche Anzeige, wie sie Abs. 3 erwähnt, ergangen ist, oder diesbezügliche gerichtliche Beweisaufnahme oder Streitverkündigung vorliegt.

Dadurch wird die Eisenbahn gedeckt, denn nach § 390 B.G.B. kann noch nach Ablauf der Verjährungsfrist auf-

gerechnet werden, wenn die verjährte Forderung zu der Zeit, zu welcher sie gegen die andere Forderung aufgerechnet werden konnte, noch nicht verjährt war. Dieser Paragraph wird durch § 91 V V.O. ausgeschlossen.

Keine Anwendung findet § 91 E.V.O. bei Vorsatz der Eisenbahn, nicht aber bei grober Fahrlässigkeit. Bei Vorsatz finden die allgemeinen Bestimmungen des B.G.B. Anwendung. Ebenso bleibt § 91 E.V.O. ausgeschlossen bei Regressansprüchen der Eisenbahnen untereinander, was hier zu erörtern nicht der Ort ist.

Aus dem Gesagten ergibt sich nun, dass die Grundsätze doch wesentlich die gleichen, wie die des bürgerlichen Rechtes sind, dass eben nur die Sonderstellung der Bahn als Verkehrsinstitut gesonderte Interessen zeitigt, denen der Gesetzgeber Rechnung tragen muss.

Im vorhergehenden habe ich die Haftung der Bahn in ihren Grundzügen erörtert und komme nun im folgenden noch kurz auf die Haftung zu sprechen, die der Reisende der Bahn gegenüber hat, wenn durch den Transport seines Freigepäckes die Bahn Schaden erleidet.

§ 28.

4. Haftung des Reisenden.

Aus dem Wesen des Transportvertrags ergibt sich naturgemäss auch eine Haftung des Reisenden der Bahn gegenüber.

Dass diese zwar unter Umständen ebenso umfassend sein kann, aber der ganzen Natur der Sache nach sich wesentlich einfacher gestalten muss, liegt auf der Hand. Es kann sich hier überhaupt nur um eine Haftung des Reisenden für den Schaden handeln, den sein Gut der Bahn durch seine besondere Beschaffenheit zufügt. Da der Reisende ohnehin der Bahn gegenüber keine Sonderstellung, d. h. keine andere Stellung einnimmt, als bei Vertragsabschlüssen mit andern Kontrahenten, so sind auch für seine Haftung keinerlei Sonderbestimmungen geschaffen. Es haben hiernach lediglich die zivilrechtlichen Grundsätze der Haftung für dolus und culpa Anwendung zu finden.

Eine besondere Bestimmung ist nur in § 29 V.O. enthalten, die für das Freigepäck von Wichtigkeit sein kann.

In Abs. 3 heisst es:

„Der Zuwiderhandelnde (der feuergefährliche Stoffe etc. etc. mitnimmt) haftet für allen aus der Übertretung des obigen Gebots entstehenden Schaden und verfällt ausserdem in die durch die bahnpolizeilichen Vorschriften bestimmte Strafe. Dies gilt für Handgepäck. Für aufgegebenes Gepäck ist in § 30 IV V.O. darauf Bezug genommen."

Der Zuwiderhandelnde haftet sowohl zivil- als auch strafrechtlich.

Zivilrechtlich für allen Schaden der Eisenbahn sowie dritten gegenüber, strafrechtlich durch Verfall in eine der in § 62 Betr.-O., bezw. § 45 Nebenbahn-O. bestimmten Strafen, d. i. Geldstrafe bis zu 100 ℳ, sofern nicht die allgemeinen Bestimmungen der Strafgesetze eine höhere Strafe* als verwirkt erscheinen lassen.

Die Beweispflicht für den entstandenen Schaden obliegt der Eisenbahn. Jedoch ist die Inanspruchnahme der Haftung des Reisenden durch die Bahn sowohl bei Handgepäck wie beim aufgegebenen Freigepäck gering, da die Möglichkeit einer Schadenstiftung durch ein solches Gepäckstück verschwindend klein ist und wohl auch selten vorkommen wird. Einer der Fälle, die sich noch häufiger ereignen, ist die unerlaubte Mitnahme von Feuerwerkskörpern in den Zug, die sich durch die fortgesetzten Stösse leicht entzünden und so Schaden anrichten.

§ 29.

5. Haftung für Handgepäck.

Zum Schlusse komme ich noch kurz auf die Haftung der Bahn für Handgepäck und das ähnliche, nicht aufgegebene Gepäck, als Tragkörbe etc. etc. zu sprechen.

Hier lehnt die Eisenbahn die Haftung aus dem Transportvertrag ab. Ob man das Vorliegen eines Transportvertrags annehmen will oder nicht, ist gleichgültig, denn § 465 III

* Eger S. 117/18, Hertzer S. 39.

H.G B. und im Anschluss daran § 34 V.O. sagen ausdrücklich, dass die Eisenbahn für solche Stücke nur bei Verschulden ihrerseits haftet. In Betracht kommt hier nur das nach § 28 V.O. nicht zur Beförderung aufgegebene Reisegepäck.

Kommt dieses, der Obhut des Reisenden anvertraut bleibende Gepäck zu Schaden, so hat der Reisende erstens ein Verschulden der Bahn oder ihrer Leute, und zweitens den kausalen Zusammenhang dieses Verschuldens mit der Beschädigung etc. etc. des Gepäcks zu beweisen.

Dieses Verschulden kann dolus oder culpa sein. Die Bestimmung des § 34 VI hat eigentlich nur deshalb Bedeutung, weil die Bahn auch die bedingungslose Haftung für dolus oder culpa ihrer Leute hat und die allgemeine Haftung sich ja schon aus § 823 B.G.B. ergibt. Am Ende ist es doch immer ein Organ der Eisenbahn gewesen, das den Schaden verursacht hat, da die Eisenbahn selbst als abstraktes Institut keinen Schaden verursachen kann.

Noch kurz will ich die vielumstrittene Frage streifen, wie die Schlafwagengesellschaft für die in den Schlafwagen eingebrachten Sachen des Reisenden haftet.

Die Konstruktion, die Fuld* aufstellt, dass die Schlafwagengesellschaft wie ein Gastwirt hafte, dürfte, wie Eger treffend nachgewiesen hat, unrichtig sein. Ich verweise hier auf die von Eger in seinem Kommentar zur E.V.O. II. Aufl. S. 160 gebrachten Ausführungen, die vollständig zu wiederholen ich nicht für nötig erachte.

Das Wesentlichste ist, dass Eger den mit der Schlafwagengesellschaft geschlossenen Vertrag weder als Herbergs- noch als Transportvertrag, sondern lediglich als Schlafstellenmietvertrag und als Accessorium des Eisenbahntransportvertrages auffasst.

In den vorhergehenden Paragraphen habe ich die Systematik des Freigepäcks kurz in den Hauptzügen dargestellt und gehe im folgenden zu einer vielumstrittenen, doch jetzt allmählich geklärten Frage über, zur Frage:

„Ist das Freigepäck übertragbar oder nicht?“

---

* Fuld D.J.Z. 1900 Str.O. V.D.E.V. 1900 R. 45 S. 692.

V. ABSCHNITT.

Die Unübertragbarkeit des Freigepäcks.

§ 30.

Allgemeines.

Von vornherein ist zu bemerken, dass bei diesen rein theoretischen Erörterungen die praktische Seite zunächst ganz ausser Auge gelassen werden muss, was nicht von allen Autoren, die sich mit dieser Materie beschäftigen, beobachtet wurde. Von der Übertragbarkeit des Freigepäcks zu reden, ist nach der Entwicklung, die die ganze Angelegenheit genommen hat, nicht ganz zutreffend, es muss vielmehr heissen:

Die Unübertragbarkeit des Freigepäcks.

Schon bevor die Eisenbahnverwaltungen zu dem finanziell wie rechtlich wohl zu haltenden Standpunkt der Unübertragbarkeit des Freigepäcks gekommen sind, hat de Jonge anschliessend an die Polemik, die er mit v. Bar führte, die Unteilbarkeitstheorie, ausgehend von den Retourbilletts, auch mit auf das Freigepäck ausgedehnt.

Mit dieser Unteilbarkeitstheorie steht und fällt die Frage von der Unübertragbarkeit des Freigepäcks.

Auf die Fragen der Übertragbarkeit oder Unübertragbarkeit des Billetts und Retourbilletts näher einzugehen, wäre an sich kein Anlass gegeben, aber da sich die beiden Dinge Billett und Freigepäck nicht gut trennen lassen, werde ich anfangs wohl darauf zu sprechen kommen müssen.

Es ergeben sich verschiedene Berührungspunkte und man kann von dem in dem oben erwähnten Streit erzielten Resultate für die Frage der Unübertragbarkeit des Freigepäcks gewisse Konsequenzen ziehen.

Ganz auf den Standpunkt de Jonges, der die praktische Seite bei dieser Streitfrage völlig ausser acht lässt, kann ich mich nicht stellen und ich neige mich in dieser Hinsicht mehr zu der Ansicht des Wiener Juristen Dr. Fleischer,* dass auch die praktische Seite zu berücksichtigen sei, solange die juristische Konstruktion darunter nicht leidet.

* Wiener Gerichtshalle 31. X 1887.

§ 31.

Die Formen der Übertragbarkeit.

Der Regelfall beim Eisenbahntransport ist der, dass ein Passagier sich ein Billet löst und sich mit seinem, sagen wir 20—25 kg schweren Gepäck, an den gewünschten Ort befördern lässt. Es kann nun der Fall eintreten, dass zwei Freunde miteinander an denselben Bestimmungsort reisen. Der eine hat kein Gepäck, der andere 50 kg. Um nun den dem Gepäcklosen gewährten Anspruch auf 25 kg Freigepäck nicht unbenutzt zu lassen, überträgt dieser seinen Anspruch auf 25 kg Freigepäck dem mit 50 kg belasteten Freund, so dass dieser seine 50 kg umsonst befördern lassen kann.

Oder ein anderer Fall ist folgender: Es steigt A mit 25 kg Gepäck und seinem Retourbillett in den Zug ein. Auf der Rückfahrt benützt B das Billett ebenfalls mit 25 kg Freigepäck. A bleibt am Ort zurück. Die Streitfrage geht nun dahin, ob diese Modalitäten alle zulässig sind. Kommt man zu einem bejahenden Resultat, so hat man die Theorie der Übertragbarkeit, kommt man zu einem verneinenden, die der Unübertragbarkeit, sowohl des Billetts als des Freigepäcks.

Der zweite Fall knüpft an den lebhaften Streit über die Übertragbarkeit der Retourbillette an und entscheidet sich mit diesem. Dass auf ein einfaches Billett zwei Personen mit je 25 kg Freigepäck fahren können, erscheint mir nach dem Modus der Gepäckaufgabe nicht recht durchführbar und ich scheide diesen Fall, dessen theoretische Erörterung an sich möglich ist, sich durch die Praxis aber von selbst verbietet, hier aus.

§ 32.

Die Übertragbarkeit auf dem Wege der Zession.

Um die Frage der Gepäckübertragbarkeit auf dem Wege der Billettübertragung zu erörtern, muss vorher die accessorische Natur des Freigepäcks zu Billett, die wieder eine Streitfrage für sich ist, fixiert werden.

Denn kommt man zum Resultat, der Anspruch auf Be-

förderung sei unabhängig von dem Besitz eines Billetts, so ist die Erörterung der zweiten Streitfrage überflüssig.

De Jonge hat in seinem Schriftchen, die Unübertragbarkeit des Rechtes auf Freigepäck, die Sache, abgesehen von kleinen Irrtümern, so treffend behandelt, dass ich ihm wenig hinzuzufügen vermag.

Die Sachgesamtheit, die als Gepäck befördert werden soll, erlangt diese Eigenschaft durch ihren Zweck, den Reisezweck.

Hier setzt ein Irrtum de Jonges ein, der behauptet, diese Wechselbeziehung zwischen Person und Sache müsse objektiv sein. Gerade dieses Moment würde für Übertragbarkeit sprechen. Denn was in einem Falle objektiv ist, ist es naturgemäss im andern auch.

Nachdem ich aber schon oben meinen Standpunkt dahin präzisiert habe, dass lediglich der subjektive Wille des Reisenden es ist, der dem Gepäck die Gepäckeigenschaft verleiht, so komme ich viel leichter zur Beantwortung der Frage ob das Gepäck übertragbar sein kann, d. h. ob es an der Person und an dem Billett haftet oder nicht. Was ich als Reisebedürfnis betrachte, kann ein anderer auch als solches betrachten, muss es aber nicht.

Jede Subjektivität schliesst eine Verallgemeinerung aus, denn mit lauter vollständig gleichgearteten Menschen darf auch der theoretischste Jurist nicht operieren. Und eben die Subjektivität, die dem Gepäcke im Falle einer Übertragung diese Eigenschaft rauben könnte, schliesst eine Übertragung aus.

Das Gepäck haftet an der Person, oder genauer der Anspruch auf freien Sachtransport an dem durch Billettlösung erworbenen Anspruch auf Personentransport.

Der subjektive Wille des Reisenden drückt sich nicht, wie de Jonge meint, so aus, dass der Reisende etwas als sein Gepäck bezeichnet, obwohl es tatsächlich nicht der Fall ist, sondern in der Übereinstimmung des Willens des Reisenden mit seinen Bedürfnissen auf der Reise.

Das Gepäck soll den Bedürfnissen des Reisenden dienen, um seinen Reisezweck zu erfüllen. Das Bedürfnis erzeugt einen Willen, nämlich den, es zu befriedigen, und dass dieser Wille nur darauf gerichtet sein kann, Gegenstände, die geeignet

sind, das Bedürfnis des einzelnen Reisenden zu befriedigen, dazu zu verwenden, ist ohne weiteres einleuchtend.

In dem einen Fall, in dem de Jonge ausführt, dass die Mitnahme von Einzelsachen eines andern nicht zur Reise, sondern zu Transportzwecken unzulässig sei, kann ich ihm vollständig beistimmen. Der Einwand, dass es ein weitverbreiteter Usus sei, dass es alle Tage so und so oft vorkomme, genügt nicht, um es juristisch zu rechtfertigen; denn einen „usus contra legem" gibt es nicht.

Praktische Bedeutung hat es ja allerdings keine, und die Eisenbahn wird sich auch sehr wenig darum kümmern, ob jemand im Auftrag seines Freundes dessen Kindern an einem andern Ort eine Schachtel Lebkuchen mitbringt, oder streng darauf achtet, dass er nur Gegenstände mitnimmt, die seinen eigenen Reisebedürfnissen zu dienen geeignet sind.

Die Eisenbahn hätte mehr Kosten mit der Kontrolle, als sie Einnahmen durch die Bezahlung der Fracht dafür hätte.

Nur die eine Frage würde vielleicht noch zu erörtern sein, ob man in solchen Fällen eine stillschweigende Genehmigung der Bahn voraussetzen kann.

Setzen wir den Fall, es nimmt jemand für seinen Freund an eine dritte Adresse eine Schachtel Lebkuchen mit. Diese ist nach dem oben Ausgeführten kein Reisegepäck dieses Reisenden, folglich auch nicht gebührenfrei. Doch wird sich kaum eine Bahn finden, die diese Lebkuchenschachtel als frachtpflichtiges Gut annimmt, obwohl sie rechtlich dazu verpflichtet wäre.

Es ist dies die Theorie auf die Spitze getrieben, zeigt aber ganz gut, zu welchen Resultaten man durch das starre Durchführen theoretischer Prinzipien gelangen kann.

Etwas schwieriger ist die Frage der Untrennbarkeit des aufgegebenen Freigepäcks von dem Billett. Äusserlich kennzeichnet sich dies dadurch, dass der Reisende, der sein Gepäck aufgeben will, sein Billett dem amtierenden Beamten vorzeigen muss und dass Freigepäck nicht auf eine längere Strecke zulässig ist, als das Billett zeigt. Innerlich lässt sich dieser Zusammenhang aus dem Wesen des abgeschlossenen Personentransportvertrages ableiten.

Dieser Vertrag geht dahin, eine bestimmte Person eine bestimmte Strecke weit zu befördern und als Accessorium dazu, dieser Person eine gewisse Anzahl von Kilogramme Gepäck frei zu befördern.

Es würde nun dem Vertragsinhalt vollständig zuwiderlaufen, wenn diese Person herginge, sich von drei oder vier andern Personen, die kein Gepäck haben, die betreffenden Ansprüche auf freie Beförderung abtreten liesse und nun auf diese Weise hunderte von Kilogramme Gepäck frei befördern würde.

Diese Freigewichtsklausel ist eingeführt zur Vereinfachung des Betriebes, nicht aber zu einseitigen Bevorzugungen einzelner Passagiere.

§ 33.

Die Frage der Übertragbarkeit der Billetts.

Im vorigen Paragraphen habe ich nachgewiesen, dass der Anspruch auf Freigepäck von dem Anspruch auf Personentransport untrennbar ist, da der Transport des Freigepäcks als ein Accessorium des Personentransportes zu betrachten ist. Es steht nun fest, dass der Anspruch auf Freigepäck an dem Billett haftet, also an dem Dokument für den Anspruch auf Personentransport.

Im folgenden soll nun erörtert werden, ob das Billett, das einmal eine bestimmte Person zu benützen begonnen hat, übertragbar ist oder nicht.

Kommt man dann zum Resultat, es ist übertragbar, so hilft der ganze Zusammenhalt zwischen Gepäck und Billett nichts, dann wird eben der Anspruch auf Personentransport mit dem Anspruch auf Sachtransport zusammen übertragen, da beide ja zusammengehören. Andernfalls folgt aus denselben Erwägungen, dass, wenn das Billett unübertragbar ist, es auch der Anspruch auf Transport des Freigepäcks ist.

Die Praxis hat sich längst für die Unübertragbarkeit entschieden, noch nicht ganz die Theorie, obwohl der Streit seit Jahren fast vollständig verstummt ist.

Mit der Übertragbarkeit der Retourbilletts haben wir hier zunächst nichts zu tun, es genügt lediglich, die Möglichkeit der Übertragung der einfachen Billetts zu erörtern.

Alle die Gründe, die für und gegen die Übertragbarkeit der Retourbilletts angeführt worden sind, sei es von v. Bar, von Stenglein etc. etc. sind einesteils hier nicht zu erörtern, andernteils für die Lösung der Frage der Übertragbarkeit des Freigepäcks von keiner grösseren Bedeutung als die Gründe für und gegen die Übertragbarkeit der einfachen Billetts.

Zur Hauptfrage wird nun die:

„Wird ein Billett durch seine Benützung vom Inhaberpapier zum Legitimationspapier oder nicht?"

Meiner Ansicht nach begründet de Jonge* seine Meinung, dass ein benütztes Billett, d. h. ein Billett mit seiner Kupierung vom Inhaberpapier zum Legitimationspapier wird, nicht genügend, denn die Anführung der verschiedenen Handlungen, die die Eisenbahn vornimmt, um sich gegen eine missbräuchliche Benützung eines Billetts zu sichern, sind keine Beweise für die juristische Qualität eines Papieres.

Der Umstand nun, dass eine Fahrkarte im Moment der Kupierung ein Legitimationspapier wird**, ist juristisch keineswegs so einfach mit Beweisen zu belegen.

§ 34.

Die Verwandlung des Billetts in ein Legitimationspapier.

Die juristisch gewiss unanfechtbare Tendenz der Eisenbahn geht dahin, durch den Abschluss des Transportvertrages je einer Person gegen die Erlegung der vertragsmässig normierten Gebühr den Transport ihrer Person zuzusichern. Als Beweis für den Abschluss dieses Vertrages gibt sie eine Urkunde aus. Der Unterschied zwischen Legitimations- und Inhaberpapier wurde schon oben beim Gepäckschein erörtert. Man kann nun beim Billett zwei Stadien unterscheiden:

1. Das Stadium zwischen der Aushändigung des Billetts an den Reisenden bis zum Beginn der Erfüllung des Transportvertrages durch die Bahn.
2. Das Stadium der Erfüllung des Transportvertrages.

---

* De Jonge S. 11 ff.

** De Jonge S. 12. Vergl. Hertzer S. 21/22, Eger S. 60 ff., Endemann R. d. E. S. 675.

Es sind nun verschiedene Formen der Billettausgabe möglich.

Entweder man gibt es als Namenspapier aus, was ja theoretisch ganz gut denkbar wäre; ich brauche aber wohl die Ungeheuerlichkeit eines solchen Unterfangens und die Schwierigkeiten der Durchführung einer solchen Idee nicht weiter zu betonen.

Oder man macht das Billett zum Inhaberpapier dergestalt, dass sich die Bahn dem Inhaber des Billetts durch die Ausgabe desselben zur Leistung des Transportes verpflichtet. Ein solches ist es auch im Stadium zwischen Vertragsschluss und Beginn der Transportleistung.

Der Eisenbahn ist es ganz gleich, wer ihre Transportleistung in Anspruch nimmt und wer den Vertrag mit ihr abschliesst. Dieser Abschluss kann auch durch Beauftragte erfolgen; ja es kann ohne Umständen Geschäftsführung ohne Auftrag vorliegen. Dies ist z. B. dann der Fall, wenn ich auf den Bahnhof komme und ein gefälliger Freund überreicht mir ein ohne mein Wissen gelöstes Billett. Es können auch Zessionen des Anspruchs auf Transport durch die Bahn ungehindert vorgenommen werden bis zu dem Moment, wo die Bahn ihre Transportverpflichtung zu erfüllen beginnt. Dann ist die Person auch schon bestimmt und, da der Beginn der Transportleistung mit der Kupierung des Billetts gewöhnlich auch zusammenfällt, eine Übertragung des Anspruches nicht mehr möglich.

Eine Teilzession des Transportanspruches wäre dann möglich, wenn das Billett, mit dessen Benützung bereits begonnen ist, Inhaberpapier bliebe.

Es ist aber nicht möglich, dass das benützte Papier Inhaberpapier bleibt, denn dieses ist Träger des Forderungsrechtes, es müsste also, wenn das Billett Inhaberpapier bliebe, der Inhaber des Billetts zu jeder Zeit die ganze Leistung fordern können. Dies entspricht dem Transportvertrag beim unbenützten, widerspricht demselben beim teilweise oder ganz benützten Billett.

Das benützte Billett legitimiert lediglich den, der momentan die Transportgelegenheit der Bahn in Anspruch nimmt, als

dazu berechtigt, während eine Zession eines teilweise benützten Billetts an einen andern vollständig dem innern Wesen des Legitimationspapieres widerspricht. Dann müsste der Anspruch auf die Transportleistung der Bahn am Billett hängen und ein Legitimationspapier, das einen berechtigt, kann nicht einen andern ebenfalls als berechtigt legitimieren durch einfache Übertragung.

Also muss man zum Resultat kommen, dass ein Billett nicht übertragbar ist. Denn es scheidet Fall 1, nämlich das Stadium zwischen Vertragsschluss und Vertragserfüllung aus, da die ganze Frage erst mit dem Moment der Vertragserfüllung brennend wird.

§ 35.

Resultat.

Wir haben gesehen, einmal, dass das Freigepäck unlöslich mit dem Personentransport verbunden ist; ferner, dass das Billett in dem Moment, wo es in Beziehungen zum Freigepäck tritt, unübertragbar wird.

Der Schluss ist leicht zu ziehen. Der Anspruch auf Transport des Freigepäcks ist ein Accessorium des Anspruchs auf Personentransport.

Das Billett ist unübertragbar, also ist auch das Freigepäck resp. der Anspruch auf Transport desselben unübertragbar.

Freilich ist dieses Resultat nicht unbestritten. Spielte man die Ansichten, die v. Bar, Stenglein auf dem Gebiete der Übertragbarkeit der Retourbilletts ausgesprochen haben, auf die Wechselbeziehung zwischen Billetts und Freigepäck herüber, so würde man zu dem Resultat der Übertragbarkeit des Freigepäcks kommen, wenn auch die Mehrleistungs- und Belästigungstheorie v. Bars hier auf noch grössere Schwierigkeiten stossen würde als bei der Frage der Übertragbarkeit der Retourbilletts.

Allerdings wird im praktischen Leben die Frage erst dann aufgeworfen werden, wenn es sich darum handelt, dass ein Reisender, der kein Gepäck hat, seinen Anspruch auf die betr. Zahl von Kilogramme Freigepäck einem andern Reisenden,

der mehr Gepäck hat, überträgt. Doch ist theoretisch auch der Fall in Erwägung zu ziehen, dass vielleicht jemand der Einfachheit halber, obwohl er selbst Gepäck hat, seinen Anspruch auf Freigepäck an einen andern überträgt. Hier wäre dann von keiner Mehrleistung mehr die Rede.

Es gelten die angeführten Theorien für das Handgepäck, das ja auch körperlich viel enger am Reisenden haftet als das aufgegebene Freigepäck, in gleichem Masse wie für dieses; denn auch das Handgepäck ist ja Freigepäck.

Nun kommt man viel eher zum Resultat der Unübertragbarkeit des Handgepäcks, wenn man den Vertrag über die Beförderung des Handgepäcks, wie einige Autoren, als erweiterten Personenvertrag auffasst.* Hier wird also der Reisende und sein Handgepäck als ein zusammengehöriges Ganzes betrachtet. Doch habe ich mich oben dieser Ansicht nicht angeschlossen und muss also bei der Frage der Übertragbarkeit des Handgepäcks auf das von mir über die Übertragbarkeit des aufgegebenen Freigepäcks Gesagte verweisen.

§ 36.

Schluss.

Zum Schluss will ich nicht versäumen, einen kurzen Überblick über das Ganze zu werfen.

Wir haben im vorhergehenden gesehen, dass die Stellung, die das Freigepäck im Transportrecht einnimmt, sich im wesentlichen und in den weitaus meisten Punkten, so Annahme, Transport, Haftung etc. etc. mit der des gewöhnlichen Gepäcks deckt und dass vielfach die Normen des Frachtvertrags hereingenommen werden mussten.

Nur wenige Punkte sind es, in denen das Freigepäck eine Sonderstellung einnimmt und zwar weniger das aufgegebene Freigepäck als das Handgepäck, für das die Annahme und die Haftung wesentlich modifiziert und die Frage des Abschlusses eines Transportvertrages sogar stark umstritten ist.

An den Schluss gehört ferner die Erörterung der ebenfalls bestrittenen Frage der Zweckmässigkeit oder Unzweckmässigkeit des Freigepäcks.

* Thöl III S. 199, Hertzer S. 38, Schott S. 520.

Tatsache ist, dass da, wo das Freigepäck nicht eingeführt ist, absolut keine Neigung herrscht, dieses einzuführen, während andererseits schon manche Eisenbahnverwaltungen die Einrichtung des Freigepäcks nach einiger Zeit wieder fallen liessen.

So hat z. B. die österreichische Südbahn in ihrem am 1. Jan. 1898 in Kraft getretenen neuen Tarif die Aufhebung des Freigepäcks auf allen Linien, ausser der Lokalstrecke von Wien bis Mürzzuschlag bestimmt, so dass das Freigepäck nach und nach fast aus ganz Österreich verschwunden ist.

Denn für die Eisenbahnverwaltungen ist das Freigepäck ein höchst zweifelhafter Vorteil und für das Publikum ist derselbe sogar nur ein fiktiver.

Ich will die Nachteile, die das herrschende System des Freigepäcks sowohl für Bahn als namentlich für das Publikum hat, im folgenden noch näher erörtern.

§ 37.

Kritik der Einrichtung des Freigepäcks.

Die grosse Beliebtheit, deren sich die Einrichtung des Freigepäcks bei so vielen und zwar nicht nur beim Publikum erfreut, entspringt nur dem kurzsichtigen Gesichtspunkte des momentanen Vorteils.

Tatsache ist, dass die Bahnen das Freigepäck — es ist hier nur vom aufgegebenen Freigepäck die Rede — nicht umsonst befördern, sondern dass sie einen Zuschlag auf den Billettpreis machen, der den Ausdruck „Freigepäck“ in einer ganz eigentümlichen Beleuchtung erscheinen lässt. An sich ist es ja rechtlich nicht anfechtbar, dass sich die Eisenbahn für den Transport des Gepäcks gewisse Vorteile sichert.

Nur müssen nicht nur die Reisenden, die Gepäck haben, diesen Zuschlag zahlen, sondern auch die, die keines mitnehmen. Es ist statistisch festgestellt und leuchtet auch ohne weiteres ein, dass im Lokalverkehr sehr selten erhebliches Gepäck mitgeführt wird, denn das Publikum, das von Ort zu Ort fährt, sei es zu Ausflugs-, sei es zu Geschäfts- oder sonstigen Zwecken, fährt meist abends wieder nach Hause und benötigt deshalb sehr selten irgendwelches Gepäck; es

schädigt also das Freigepäck den Lokalverkehr zugunsten der auf weitere Entfernung Reisenden. Die Personen, die entfernter reisen und viel Gepäck mitnehmen, sind, abgesehen von dem Stand des Handelsreisenden, meist Leute, die des Vergnügens halber reisen und es sind Leute, die sich den Luxus eines umfangreichen Gepäcks leisten können. Die Minderbemittelten, die teils kein Gepäck ausser Handgepäck haben, teils auch gar keines brauchen, werden nun zugunsten des Wohlhabenden belastet, was vom sozialen Gesichtspunkt aus gewiss keine erfreuliche Erscheinung ist.

Dass durch die Einrichtung des Freigepäcks der Stand der Handlungsreisenden besonders bevorzugt ist, lässt sich nicht leugnen, doch fehlt hier die soziale Ungerechtigkeit. Denn die Reisenden sind wohl selten besonders wohlhabend und benötigen auch umfangreicheren Gepäcks zur Ausübung ihres Berufes.

Alles in allem besteht jedoch die Ungerechtigkeit darin, dass das Freigepäck eine Belastung des Reisenden ohne Gepäck zugunsten des mit Gepäck Fahrenden schafft.

Jedoch auch die Bahn hat keine Vorteile davon. In finanzieller Beziehung gleicht sich, wie die statistische Vergleichung der Einnahme einer Bahn mit Freigepäck mit einer Bahn ohne diese Einrichtung lediglich in dieser Hinsicht zeigt, die Rechnung so ziemlich aus, da, was der eine zu wenig zahlt, der andere wieder zuviel entrichtet. Es liegen die Nachteile, die die Einrichtung des Freigepäcks für die Bahn zur Folge hat, auf anderem als auf finanziellem Gebiet.

Erfahrungsgemäss gibt bei Gewährung von Freigepäck das Publikum soviel Gepäck wie möglich auf, da es dann von demselben nicht persönlich belästigt wird, mehr Platz hat und namentlich beim Umsteigen die Wohltat des mangelnden Gepäcks mit Behagen empfindet.

Das Gepäck, das sonst die Reisenden in Verwahrung hätten und das sie als Handgepäck mit ins Coupé nehmen würden, hat hier die Eisenbahn in Händen. Wenn man noch das Moment hinzurechnet, dass das Publikum in Gebieten mit Freigepäck leicht dazu neigt, Gepäck mitzunehmen, das es in Gebieten ohne Freigepäck nicht mitnimmt oder

mitnehmen würde, so tritt der Fall ein, dass die Eisenbahn einerseits an erhöhten Lasten und Kosten, andererseits an der vermehrten Haftung zu leiden hat.

Für Handgepäck haftet die Eisenbahn viel beschränkter als für aufgegebenes Gepäck, also erhellt sich daraus, dass die Eisenbahnen, die kein Freigepäck gewähren, in der heiklen Frage der Haftung immerhin besser gestellt sind als die Bahnen, die Freigepäck gewähren. Der Gefahr, dass sich in Gebieten ohne Gewährung von Freigepäck nun das Bahncoupé in einen Gepäckraum verwandelte, ist durch verschiedene Bestimmungen vorgebeugt. Die V.O. sagt zwar hier wenig (§ 28 V.O.) Wohl aber das Betr.-Rgl. d. V. d. E.V. in den Zus.Best. zu § 28 V.O. Ziff. 1, dass nur der auf jeden Reisenden nach Verhältnis der Sitzplätze fallende Raum zur Unterbringung von Handgepäck dient und Ziff. 2, dass das Niederlegen von Handgepäck auf den Gängen der Wagen, sowie den Sitzen verboten ist.

Ebenso ist beispielsweise in den Bayer. Zus.-Best. zu § 28 V.O. bestimmt, dass das Gewicht des in den Wagen mitgeführten Handgepäcks 10 kg nicht überschreiten darf, ohne dass jedoch dadurch ein Freigepäck geschaffen wäre.

§ 38.

Die Zukunft des Freigepäcks.

Zukunft hat das Freigepäck meiner Ansicht nach keine. Dies ist weniger auf Grund der angeführten Nachteile, die immerhin nur subjektiv wirken, zu folgern als mehr auf Grund der historischen Entwicklung des Freigepäcks.

Mit der fortschreitenden Verstaatlichung der Eisenbahnen wird auch das Freigepäck verschwinden, denn die Zustände in Amerika, England und Frankreich, wo teilweise ein ganz enormes Freigepäck (56 kg) gewährt wird, rühren davon her, dass die Bahnen aus Konkurrenzrücksichten gezwungen sind, ihren Passagieren möglichst grosse Vergünstigungen zu gewähren.

Bei den Staatsbahnen dagegen herrscht das Prinzip der Gerechtigkeit, das zur Einführung der Gepäckstaxe führte und noch führt, vor.

In Deutschland allerdings wird an eine gedeihliche Entwicklung der Gepäckfrage so lange nicht gedacht werden

können, als sich die preussischen Staatsbahnen, die ja in allen Verkehrs- und Tariffragen einen ganz gewaltigen Einfluss haben, nicht zur Abschaffung des Freigepäcks bewegen lassen. Denn die anderen Bahnen, die das Freigepäck abgeschafft haben, verbleiben standhaft auf ihrem Standpunkt, auf dem ihnen die Prinzipien der Zweckmässigkeit und Gerechtigkeit zur Seite stehen.

Dass das Freigepäck nicht der allein richtige Gepäckmodus ist, haben die österreichischen und ungarischen Bahnen eingesehen, die nach nicht allzulangem Bestehen die Einrichtung des Freigepäcks wieder beseitigten, wie in Österreich die Südbahnen im Jahre 1898. Reformvorschläge können nur dahin gehen, entweder einheitlich das ganze deutsche Eisenbahngebiet in ein Gebiet mit Freigepäck umzuwandeln, oder, was das weit wünschenswertere wäre, das Freigepäck überall abzuschaffen, Hand in Hand mit einer Herabsetzung der Grundtaxen für Billetts.

Das Handgepäck muss und wird wohl immer als Freigepäck bestehen bleiben.

Mag nun das Freigepäck überall aufgehoben werden, mag es überall eingeführt werden oder nicht, alle diese Erwägungen sind zunächst gleichgültig im Verhältnis zu dem grossen Vorteil, den eine einheitliche Regelung dieser Frage gewähren würde.

Die Freigepäckfrage, die gerade in den achtziger Jahren verhältnismässig viel von sich zu reden machte, hinsichtlich der bedeutende Juristen bezüglich der Übertragbarkeit hart aneinander gerieten, ist aus dem Kreis der Erörterungen geschwunden. Die Gegensätze haben sich zwar verschärft, doch haben die Eisenbahnverwaltungen einen modus vivendi gefunden, mit dem sie, ob mit oder ohne Freigepäck, auskommen konnten. Befriedigend ist der Zustand noch keineswegs, doch wird der Augenblick, der die deutschen Eisenbahnen zu einem Ganzen vereint, hoffentlich nicht mehr so fern sein und dieser Augenblick wird auch die Freigepäckfrage, sei es in der einen, sei es in der andern Weise, zu einer günstigen Lösung bringen.